



INFORME ESTADO DE LA NACIÓN EN DESARROLLO HUMANO SOSTENIBLE 2018

“La legislación del transporte en Costa Rica 1950-2017”

Investigadora:
Sonia Betrano Valverde
Depto. Servicios Parlamentarios
Asamblea Legislativa

San José, 2018



Nota: El contenido de esta ponencia es responsabilidad del autor. El texto y las cifras de las ponencias pueden diferir de lo publicado en el Informe sobre el Estado de la Nación en el tema respectivo, debido a revisiones posteriores y consultas. En caso de encontrarse diferencia entre ambas fuentes, prevalecen las publicadas en el Informe.

Contenido

1. Presentación.....	3
2. Alcance del estudio temático	5
Contextualización del tema	6
3. ¿Cuántas leyes hay en materia de transportes de 1950 al 2017?	16
4. ¿En qué período se ha tramitado la mayor cantidad de leyes sobre transportes?	18
5. ¿Cuál ha sido el tiempo promedio de tramitación de las iniciativas de ley por período?	19
6. ¿Cuál poder ha llevado la iniciativa de las leyes en transportes?	21
7. ¿Cuál partido político ha impulsado la mayoría de las iniciativas de ley?	23
8. ¿Cuál es el tipo de legislación aprobada? ¿Se registran cambios en los períodos estudiados?	25
9. ¿Muestra la legislación cambios de orientación con respecto al otorgamiento de las concesiones de transporte público?	29
Concesión para el transporte remunerado de personas	36
Concesión de Obra Pública	79
10. ¿De qué forma ha financiado el Estado la infraestructura para transportes? (Impuestos, Tarifas, Cánones, Préstamos, Emisión de Bonos, Peajes y Fideicomisos)	81
Impuestos	84
Tarifas	93
Cánones	97
Préstamos	101
Financiamiento con bonos	102
Peajes	103
Fideicomisos	105
Exoneraciones	107
11. Tendencia en la legislación de transportes sobre la creación de institucionalidad y procedimientos	110
12. ¿Cuál ha sido el papel de las Municipalidades en el transporte? ¿Lo muestra la legislación?	124
13. Herramientas que contempla la legislación sobre transporte	131
Procedimientos	131
Competencias	133
Políticas, planes y programas	135
Prohibiciones.....	137
Sanciones.....	138
Creación de instituciones	141
14. ¿Pueden identificarse vacíos en la legislación sobre transportes?	143
15. Conclusiones	145
16. Bibliografía	149
17. Anexo No.1.....	157
18. Anexo No. 2.....	175
19. Anexo No. 3.....	182

Presentación

En nuestro país, por lo general, el trabajo que realiza el Parlamento costarricense es medido por la comunidad de forma cuantitativa, lo que oculta la dimensión verdadera de la construcción social que existe en cada ley, así como la evolución del pensamiento político jurídico del país.

Por ello, el Departamento de Servicios Parlamentarios se ha planteado como una de sus metas divulgar la evolución de la construcción jurídico-social de algunos ejes temáticos considerados de interés parlamentario.

Lo anterior es posible porque durante casi 15 años este Departamento ha cumplido rigurosamente la función de actualizar la normativa costarricense. Cabe señalar que la actualización de las leyes ofrece un cuerpo normativo vigente que permite tanto el derecho de información como el ejercicio mismo del marco jurídico.

A partir de la capacidad construida, se da un paso adelante y con cada eje temático o categoría de estudio se espera conducir al lector por la construcción jurídico-social de la ley costarricense. Es así como el Departamento de Servicios Parlamentarios cuenta con estudios temáticos en las siguientes materias:

- 1.- Derecho al consumidor
- 2.- Exoneraciones
- 3.- Espíritu del legislador en las reformas constitucionales
- 4.- Sector energético
- 5.- Recurso Hídricos
- 6.- Uso del Suelo

En esta oportunidad se ofrece al lector el estudio “*La legislación en transporte en Costa Rica (1950-2017)*” que condensa la legislación vigente sobre el transporte y la infraestructura para transporte en nuestro país, analizado no sólo desde la perspectiva histórica, sino también enfocando varios aspectos de interés como las concesiones que se le dan, la creación de institucionalidad, las competencias que establece la legislación, la normativa sobre sanciones y delitos y en qué punto se encuentra esta materia.

Con esos documentos este Departamento busca contribuir a la comprensión de las necesidades y preocupaciones de la sociedad costarricense en una época particular en la que el debate público busca alternativas que impulsen al país en forma cada vez más equitativa, y en la que el legislador jugará, sin duda, un papel protagónico al recoger e impulsar de la manera que considere más adecuada y eficiente el pensamiento político.

Este trabajo, realizado con la rigurosidad y excelencia de la funcionaria Sonia Betrano, intenta, además, reconocer cuáles fueron las políticas que la legislación promovió para impulsar o incentivar el desarrollo y expansión de la actividad del transporte. Se espera que los documentos complementarios contribuyan a esclarecer esas políticas y al análisis y debate futuro de la legislación sobre transportes que se requiere en nuestro país.

**Lic. Ricardo Agüero, Director
Departamento de Servicios Parlamentarios**

Alcance del estudio temático

Como parte de los aportes que el Departamento de Servicios Parlamentarios de la Asamblea Legislativa realiza a la sociedad en general, se presenta a la comunidad interesada una serie de estudios temáticos eminentemente descriptivos y cuyo fin es la democratización de la información, en este caso por medio de la compilación de todas las normas actualizadas que regulan un eje temático, definido previamente por el Departamento.

En esta oportunidad se ofrece al lector el estudio “*La legislación sobre transporte e infraestructura para el transporte en Costa Rica (1950-2017)*” el cual aborda la legislación vigente sobre el transporte en nuestro país desde la perspectiva de las normas de regulación e incentivos, así como las concesiones y permisos, la creación de instituciones y las sanciones y delitos que establece el marco jurídico.

Esta investigación trata un tema actual que será, sin duda alguna, de la mayor relevancia en el futuro próximo, debido no solo a la conflictividad que cobra sino también a su necesidad estratégica. Esperamos que la misma contribuya a dilucidar cómo las políticas que se impulsan desde la legislación frenan o impulsan el desarrollo de un sector y fortalecen determinado modelo.

En este sentido, resulta esclarecedor revisar la evolución histórica de la normativa sobre el tema por cuanto nos permite una mayor comprensión de lo que existe, de los requerimientos actuales y de los aspectos que aún requieren de legislación.

El trabajo que aquí presentamos permite al lector identificar artículos específicos en los textos normativos actualizados, que a la fecha se encuentran en las bases de datos del Sistema de Información Legislativa (S.I.L) y de leyes Actualizadas del Departamento de Servicios Parlamentarios.

Adicionalmente, se cuenta con una Base de Datos en formato Excel con la información completa para cada ley y categoría de estudio y que fundamentan el trabajo que aquí presentamos.

**Lic. Guillermo Vargas, Subdirector
Departamento de Servicios Parlamentarios**

La legislación sobre transporte en Costa Rica (1950-2017)

Contextualización del tema

El tema del transporte recobra relevancia política, en tanto representa uno de los principales retos a resolver en el corto y en el mediano plazo. Los traslados de las personas de un punto a otro, los tiempos del desplazamiento de los vehículos, la calidad y cantidad de la infraestructura, los medios de transporte que se utilizan para el desplazamiento, la sostenibilidad de los recursos y las políticas ambientales son temas centrales en cualquier política pública actual y de las próximas décadas. No se trata, además, de un asunto exclusivo del gobierno; nos atañe a todas las personas porque son asuntos que nos afectan día a día y que riñen con la calidad de vida que queremos llevar. ¿Cómo ha llegado el transporte a la situación actual?, ¿Cómo evitar el deterioro paulatino de los servicios públicos de transporte y el caos en las calles? ¿Qué instrumentos de control tenemos? ¿Cuáles instituciones hemos creado para el control en materia de transportes? son algunos de los temas que se vuelven relevantes y por ello nos hemos planteado esta investigación.

El Programa Estado de la Nación ha señalado con claridad en su vigésimo segundo informe la gravedad del problema que tenemos *“El transporte de personas y mercancías en la GAM constituye un reto estructural del modelo de ciudad que prevalece actualmente. Diversos estudios han señalado los altos impactos ambientales, económicos y sociales derivados de una ecuación que incluye el colapso de una red vial que no puede crecer mucho, una cantidad de vehículos que sí lo hace y un sistema de transporte ineficiente y contaminador (Loría, 2015).”*¹

Un estudio contenido en el mismo informe de referencia concluye que existen algunas zonas de una movilidad muy densa en el norte de San José (Montes de Oca, Moravia, Tibás y La Uruca) y otra menos densa hacia el oeste del Valle Central que además concuerda con las mayores densidades habitacionales y que refuerza la tesis de que la población no vive donde trabaja. Pero además con la gravedad de que se ofrecen pocas opciones de transporte público y colectivo con lo cual se fomenta el uso del automóvil particular.²

Señala el informe citado que “los patrones de movilidad en Costa Rica están entre los peores de América Latina, y tienen serias repercusiones en la

¹ Programa Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible (Costa Rica). Vigésimo Segundo Informe Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible. PEN/CONARE. -22 Edición. - San José. Costa Rica: PEN. 2016. Pág.65

² Programa Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible (Costa Rica). Vigésimo Segundo Informe Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible. PEN/CONARE. -22 Edición. - San José. Costa Rica: PEN. 2016. Pág.65

sostenibilidad y eficiencia energéticas, así como en la contaminación atmosférica. Solo en 2015, el parque automotor produjo 1.332.540 toneladas de gases contaminantes.³ Como se observa el problema es complejo y requiere soluciones de carácter urgente. La comprensión del mismo pasa por revisar lo que se ha legislado hasta el día de hoy y de analizar si existen vacíos que cubrir y de cómo la normativa puede contribuir en la solución de los problemas actuales que enfrenta el sistema de transporte.

Con el propósito de ilustrar el tema del transporte se obtuvieron algunos datos con respecto a la flota vehicular, el transporte público y la infraestructura vial que permiten visualizar el estado actual en esta materia. Señala el Vigésimo segundo Informe del Estado de la Nación que entre el 2014 y el 2015 el parque automotor aumentó un 6,5% y alcanzó la cifra de 1.489.699 unidades, con un peso mayoritario de los vehículos particulares y de carga liviana. Además que el mayor crecimiento correspondió, por segundo año consecutivo, a las motocicletas con un 15%, pasando de 289.015 a 332.372.⁴ Pero el siguiente cuadro global que está disponible en el Anuario Estadístico del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para el 2017, nos muestra las cifras comparativas detalladas para cada tipo de transporte automotor, desde los años 2007 al 2016, y que muestra el crecimiento de los últimos años, prácticamente en todo tipo de vehículos.

Cuadro Nº 2. Vehículos Automotores en Circulación, según estilo. (2007-2016)⁵

Estilo de vehículos								
Año	Total 1/	Automóvil 2/	Autobuses 3/	Camiones de carga <3500 kg	Camiones de carga >3500 kg	Taxis	Equipo Especial 4/	Motocicletas
2007	797 902	525 376	12 345	125 104	14 484	13 007	7 503	100 083
2008	892 660	571 651	13765	136 162	14 999	11 431	8 543	136 109
2009	923 791	594 192	13 999	140 972	12 520	11 751	8 687	141 470
2010	997 367	629 325	15 545	148 050	32 985	11 982	9 597	149 883
2011	1 059 076	673 894	15 621	154 062	33 959	12 051	9 905	159 584
2012	1 134 373	722 020	16 354	160 742	35 042	12 150	11 791	176 274
2013	1 187 624	754 689	17 411	164 736	35 392	12 261	12 879	190 256
2014	1 258 183	789 260	18 554	169 864	35 897	12 420	13 455	218 733
2015	1 346 344	833 570	17 237	176 091	36 868	12 635	14 026	255 917
2016	1 429 928	877 023	17 908	182 596	37 937	12 455	14 454	287 555

1/ Los vehículos en circulación corresponden a los que cumplieron con las obligaciones de pago con el INS.

³ Programa Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible (Costa Rica). Vigésimo Segundo Informe Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible. PEN/CONARE. -22 Edición. - San José. Costa Rica: PEN. 2016. Pág.65

⁴ Programa Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible (Costa Rica). Vigésimo Segundo Informe Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible. PEN/CONARE. -22 Edición. - San José. Costa Rica: PEN. 2016. Pág.220.

⁵ Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Anuario Estadístico del Sector Transporte. Secretaria de Planificación Sectorial. 2017.

2/ Incluye automóviles y vehículos doble tracción de pasajeros particulares.

3/ Incluye buses, microbuses y busetas de ruta y privado (estudiantes, personal de empresas y turistas), que tengan placas de autobuses.

4/ Incluye camiones tanques para transportar productos peligrosos, camiones de basura, maquinaria agrícola, remolques y otros.

Fuente: Instituto Nacional de Seguros. Dirección Seguros Solidarios, 2017.

Paralelo al crecimiento del parque automotor, en el país se realizan cerca de 2,23 millones de viajes diarios en transporte público; siendo la GAM la región más crítica, donde más de tres cuartas partes de la movilización se realiza por este medio⁶, agravado por el deterioro del transporte público, un servicio ineficiente, una desorganizada locación de paradas, inseguridad, cuestionables condiciones mecánicas de algunas unidades, mala interconexión de los modos de transporte, servicios más lentos que los vehículos privados, sobrecarga de personas, costos elevados de pasajes y pésima información al usuario.⁷ En suma un sistema de transporte público deficiente y atrasado.

Con respecto al tamaño de la flota de autobuses, el Informe de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos para el 2017, indica que para el 2014 se reportaron 4.639 unidades, mientras que para el 2015 ascendió a 4.707 unidades, a 4.705 en el 2016 y en el 2017 alcanzó 4.758, representando un crecimiento del 2,6% en este período. Cabe destacar que del 2014 al 2016, el modelo con mayor cantidad de vehículos fue el 2007, mientras que fueron las unidades con modelo 2016 las preponderantes a enero del presente año.⁸

En relación con la distribución de la flota vehicular de los autobuses por región, se indica que, en ese período, la flota se concentró en la Región Central, acaparando alrededor del 70% de la totalidad de unidades. Por otra parte, el Pacífico Sur es la zona con la menor cantidad de autobuses autorizados (1%). Destacan además, los aumentos de 62 y 43 unidades del 2014 al 2017 en la Región Central y Atlántica, respectivamente.⁹

Por otro lado, señala el Informe, que se dio un aumento del 1% en la cantidad de operadores con flota autorizada entre el 2014 y el 2017. La mayor proporción de operadores poseen entre 1 y 5 unidades (43%). Por su parte, el 2% de los operadores cuentan con más de 100 autobuses autorizados.¹⁰ Para el 2017, la mayor proporción de operadores para todas las regiones, poseen entre 1 y 5 unidades autorizadas. Resalta el hecho de que empresas

⁶ MOPT. Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035. 2011.

⁷ González Jiménez, E. Transporte público en Costa Rica: desafío en la Gran Área Metropolitana. *Hacia un sistema sectorizado, moderno, intermodal y bajo en emisiones*. Fundación Friedrich Ebert Stiftung. 2013. Pág. 2

⁸ Autoridad Reguladora de los Servicios públicos Informe de la Flota. Enero del 2017. Pág 1.

⁹ Autoridad Reguladora de los Servicios públicos Informe de la Flota. Enero del 2017. Pág 1.

¹⁰ Autoridad Reguladora de los Servicios públicos Informe de la Flota. Enero del 2017. Pág 2.

con más 50 autobuses pertenecen sólo a la Región Central, Atlántica y Servicio Interregional.¹¹

Al analizar el citado informe, la concentración del servicio (distribución de unidades) por el tamaño del operador, observa cómo la mayor proporción de autobuses (29%) se concentra en operadores que poseen entre 21 y 50 vehículos. Por el contrario, los operadores con menos de seis unidades concentran la menor cantidad de estas. Si comparamos la cantidad de unidades de los operadores con menos de 6 autobuses con los que poseen más de 100, resalta el hecho de que el 2% de los operadores posea casi el doble de flota autorizada que el 43% de operadores.¹²

Indica el mismo informe de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos que otra variable que se analizó, es la antigüedad de la flota por su relación con la calidad del servicio que se presta. Para el 2014, la antigüedad promedio de la flota total fue de 6,7 años, 6,4 años en el 2015 y 7,3 años en el 2016, mientras que en enero de 2017 fue de 6,7 años.¹³ Al obtener las antigüedades promedio para cada región en el 2017, se tiene que estas son 8,1; 7,6; 7,5; 7,4; 7,0; 6,9; 5,9 y 4,6 años en las regiones Pacífico Norte, Sur, Pacífico Central, Norte, Atlántico, Central, Pacífico Sur e Interregional, respectivamente.¹⁴ Estos son algunos de los datos relevantes en cuanto al transporte a los autobuses.

En cuanto al uso del tren como medio para transportarse, un estudio realizado en febrero del 2017, por el Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible de la Universidad de Costa Rica (ProDUS-UCR) para la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), señala que 15.956 personas utilizan el tren diariamente, como promedio para desplazarse. Desglosado por área tenemos que de Heredia se desplazan en tren un promedio diario de 6.792 personas, de Pavas 3.845, de Belén 1.460 y de Cartago 3.859 personas.¹⁵ Como se muestra el tren se ha convertido en una alternativa importante para una gran cantidad de personas que necesitan desplazarse diariamente desde esos centros urbanos al lugar del trabajo.

¹¹ Autoridad Reguladora de los Servicios públicos Informe de la Flota. Enero del 2017. Pág 2.

¹² Autoridad Reguladora de los Servicios públicos Informe de la Flota. Enero del 2017. Pág 3.

¹³ Autoridad Reguladora de los Servicios públicos Informe de la Flota. Enero del 2017. Pág 4.

¹⁴ Autoridad Reguladora de los Servicios públicos Informe de la Flota. Enero del 2017. Pág 4.

¹⁵ Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS-UCR). Informe sobre la Contratación de Servicios Profesionales para realizar el estudio de demanda de pasajeros y estudio de satisfacción de los usuarios, a la Universidad de Costa Rica como ente de derecho público, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad ferrocarril, prestado por el Instituto Costarricense de Ferrocarriles en las rutas de Pavas, Heredia, Cartago y Belén. 2017.

En lo que respecta al servicio de transporte por medio de taxis, un estudio realizado por el Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad de Costa Rica, en el 2017 arrojó varias conclusiones, de las cuales interesa destacar las siguientes:

1. No existe una relación clara de proporcionalidad entre la población de cada provincia y la oferta del servicio de taxi. Así, se observa que San José contiene una tercera parte de la población, pero concentra más de la mitad de la oferta de taxis. Esto se debe a que la GAM agrupa cerca del 60% del empleo del país y se mueven diariamente entre sus cantones cerca de 2 millones de personas, lo cual justifica de cierta forma, una mayor presencia per cápita de taxis en las provincias de esta región.¹⁶
2. Con respecto al tema anterior es importante mencionar algunos aspectos sobre la cobertura de los taxis formales (rojos):
 - i. Los *taxis sedán* destinados para zonas urbanas presentan la mayor oferta en la provincia de San José donde existen 52 taxis por cada 10 mil habitantes. Este valor duplica el de provincias como Alajuela (25), Heredia (23), Puntarenas (22) y Limón (26) y es casi tres veces el valor de Guanacaste (18) y Cartago (18). El promedio nacional es de 34 taxis por cada 10 mil habitantes.
 - ii. La oferta de *taxis ecológicos* es muy escasa en todo el país. Actualmente existen poco más de 100 vehículos de este tipo y el 60% se encuentra en la provincia de San José. Lo anterior explica por qué las tasas estimadas son de cero en todas las provincias con excepción de San José, en donde el valor es de 1.
 - iii. La cobertura de *taxis rurales* presenta el valor más alto en la Provincia de Puntarenas con 16 taxis por cada 10 mil habitantes. Limón (11), Guanacaste (10) y Cartago (10) le siguen, mientras que San José presenta una tasa de 9 taxis por cada 10 mil habitantes. Los valores menores se encuentran en las provincias de Alajuela (7) y Heredia (5).
 - iv. Por último, los taxis adaptados para personas con discapacidad muestran mayor cobertura en San José, que cuenta con 22 taxis adaptados por cada 10 mil personas con discapacidad, seguida por las provincias de Heredia (18) y Puntarenas (18). Menores coberturas muestran Alajuela con una tasa de 14, Limón con 11, y finalmente Cartago y Guanacaste, ambas con 10. El promedio

¹⁶ Universidad de Costa Rica. *Actualización y determinación de los valores de los parámetros operativos e indicadores de rendimiento de servicios de transporte remunerado de personas, modalidad taxi*. Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas. Junio 2017. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio.

- nacional alcanzó un valor de 10 taxis adaptados por cada 10 mil personas con discapacidad ¹⁷
- v. El otro aspecto importante que recaba el estudio citado es la antigüedad de la flota en la oferta de taxis formales. Al respecto indica que a pesar de que el modelo tarifario está diseñado para que los taxistas realicen cambio de unidad cada 4 años, la realidad en campo es distinta. La mayoría de taxis formales regulados superan los 10 años de antigüedad y un porcentaje importante se encuentra en el límite de los 15 años permitidos por ley. Este factor afecta tanto la calidad del servicio, como la frecuencia de cambio de repuestos y parámetros operativos.¹⁸

Por otro lado, es importante anotar que como se indica en varios estudios del sector transporte, este cada vez representa un problema mayor, en tanto demanda un gran consumo de combustibles. Se estima que el transporte (terrestre y aéreo), consume el 58% de la energía total, y el 78% de los derivados del petróleo importados al país.¹⁹

Y por último, como un factor determinante en el problema del transporte se encuentra el estado de la infraestructura vial. En el Informe Anual de la Defensoría de los Habitantes para el 2013-2014 esta indica que *las constantes denuncias públicas sobre el estado de la red vial y los importantes gastos en infraestructura defectuosa que han requerido de intervenciones o reparaciones de emergencia a un alto costo para el país, motivó a la Defensoría de los Habitantes a iniciar de oficio una investigación para ejercer su función de protección de estos derechos e intereses de las y los habitantes y ejercer el control de legalidad de funcionamiento del sector público, especialmente del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) que es el órgano encargado en forma primordial del mantenimiento y construcción de caminos.*²⁰

¹⁷ Universidad de Costa Rica. *Actualización y determinación de los valores de los parámetros operativos e indicadores de rendimiento de servicios de transporte remunerado de personas, modalidad taxi.* Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas. Junio 2017. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio.

¹⁸ Universidad de Costa Rica. *Actualización y determinación de los valores de los parámetros operativos e indicadores de rendimiento de servicios de transporte remunerado de personas, modalidad taxi.* Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas. Junio 2017. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio.

¹⁹ González Jiménez, E. Transporte público en Costa Rica: desafío en la Gran Área Metropolitana. *Hacia un sistema sectorizado, moderno, intermodal y bajo en emisiones.* Fundación Friedrich Ebert Stiftung. 2013. Pág. 2.

²⁰ Defensoría de los Habitantes Informe Anual de Labores 2013-2014. San José Costa Rica. Pág. 199.

La investigación culminó con un Informe Final con Recomendaciones, emitido en junio de 2013. Los principales hallazgos se resumen a continuación:

- El deterioro en la red vial nacional es alarmante y tiende a volverse cada vez más crítico.

Según un informe de LANAMME de abril 2013:

“...las carreteras nacionales aquejan problemas de funcionabilidad y calidad, la Red Vial Nacional presenta un 75% o más de deterioro en las carreteras pavimentadas.

*Esta situación, sumada a una red vial de carreteras con 30 años de retraso, vías colapsadas, huecos abundantes en distintas calles, a lo largo y ancho de todo el país, un faltante importante en la demarcación y otros aspectos revela las carencias en el sistema de infraestructura vial en Costa Rica. Diariamente los conductores deben enfrentar la realidad del estado de las vías. ”.*²¹

- Resulta evidente que el CONAVI no ha logrado alcanzar la capacidad administrativa necesaria para manejar los recursos y ejecutar las obras de infraestructura vial que el país necesita. Por el deterioro manifiesto en la red vial nacional y los puentes, se puede concluir que el CONAVI no ha sido capaz de cumplir con sus funciones en cuanto a mantenimiento y conservación, así como tampoco ha logrado un desempeño aceptable en cuanto a la gestión de obra nueva.

- La participación del CONAVI no ha sido del todo afortunada ni en el mantenimiento de la red vial nacional (caso del hundimiento y de los puentes) ni en la construcción de obra nueva (Trocha Fronteriza) ni tampoco en la fiscalización de la ejecución de obras.

- Las irregularidades y deficiencias detectadas por la Contraloría y el Grupo Consenso por el Rescate de la Red Vial Nacional en la gestión del CONAVI, aunado al rezago del país en infraestructura vial, hacen patente la necesidad de analizar la pertinencia o no del actual modelo de gestión.

- La integración del Consejo de Administración compuesta por siete personas incluyendo funcionarios públicos y representantes del sector privado parece no ser funcional por los resultados observados. Cabe preguntarse si esa integración explica, al menos en parte, el desempeño del CONAVI.

Existe un bajo e insuficiente nivel de fiscalización por parte de CONAVI de la obra en ejecución aún y cuando la cantidad de recursos financieros es

²¹ Crhoy.com. “Deterioro en carreteras nacionales supera el 75%, según Lanamme”, 17 de abril del 2013.

importante, aunque probablemente insuficiente para atender la demanda nacional por infraestructura vial.

- Desde el año 2008, la Contraloría advirtió sobre la de capacidad ejecutora de CONAVI, con una subejecución presupuestaria del orden del 25%. La falta de capacidad ejecutora del CONAVI fue ratificada por el actual Ministro de Obras Públicas y Transportes.²²

Las razones anteriormente apuntadas explican el interés en profundizar sobre el tema de la legislación en transportes y encontrar aspectos que requieran ser replanteados a la luz de las nuevas circunstancias y problemática de la actividad o bien que puedan ser derogados. Al mismo tiempo conviene determinar si existen vacíos normativos que incidan en la situación actual del sector.

En un breve repaso por el marco jurídico existente en materia de transporte, en el período anterior a esta investigación, encontramos una ley de trasportes que data de 1909, pero que no tratamos acá por cuanto se enfoca fundamentalmente en el transporte de mercancías sea este por mar o por tierra.²³

Posteriormente se aprueba la Ley No.63 Ley de Tráfico del 26 de marzo de 1935 la cual integra diferentes aspectos del tema de transportes y tráfico vehicular. Algunos de los temas que interesa destacar de esta ley es que en su artículo 1 establece que no podrá circular por las vías públicas ningún vehículo, bien sea automotor, coche o carretón, sin estar previamente inscrito en el Registro de Vehículos, con lo cual se crea este Registro, que según el artículo 32 de esa misma ley llevará el nombre de Contaduría de Tráfico.²⁴

Establece, además, que todos los vehículos deberán pasar por un cuidadoso examen para que se autorice su circulación. Estos también deberán portar placas numéricas. Se prohíbe por su parte, el manejo de vehículos automotores por personas no inscritas en el Registro de Conductores.

Por otro lado, en el artículo 29 se crea una Dirección General de Tráfico, dependiente de la Secretaría de Seguridad Pública, que tendrá el control de esta materia y se encargará de organizar el cuerpo de inspectores viales, a fin de asegurar una vigilancia eficiente de las vías públicas, hacer el examen a los aspirantes a conductores e inscribirlos en el Registro de Conductores;

²² Defensoría de los Habitantes Informe Anual de Labores 2013-2014. San José Costa Rica. Pág. 199.

²³ Ley de Trasportes. Colección de Leyes y Decretos. 1909. Semestre II. Tomo II. Pág. 482.

²⁴ Ley No.63 *Ley de Tráfico*. Colección de Leyes y Decretos 1935. Semestre 1. Tomo 1. Pág.85.

ordenar el examen y revisión de los vehículos cuyos dueños soliciten la inscripción, y entregarles la licencia de circulación respectiva si el examen resultare satisfactorio.²⁵

En el artículo 22 de la ley de cita se indica que *“Los conductores de vehículos que se dedican al transporte remunerado de pasajeros o carga, deben llenar a satisfacción del interesado el servicio al que se han comprometido y llevar en lugar visible la tarifa aprobada por la Dirección General de Tráfico.”* Como se observa apenas se empieza a regular el tema de los vehículos automotores porque la mayor parte del transporte se realizaba a caballo, en carretón o bien por ferrocarril y tranvía.

Esta ley también establece infracciones que van desde las multas, hasta la suspensión de la facultad de conducir vehículos por un año y el arresto en caso de reincidencia. En cuanto al financiamiento que se estipula en la ley en el artículo 28 lo siguiente:

Artículo 28:- El producto del impuesto adicional de diez céntimos (¢0.10) por cada galón de gasolina que se expendan, creado por ley No.240 de 18 de agosto de 1933, o del que en su caso lo sustituyere, de las multas por infracciones a esta ley, de los impuestos de vehículos de tracción animal, carretillas de mano y bicicletas, según las tarifas vigentes o que llegaren a emitirse, y cualquier otro ingreso del Departamento de Tráfico, serán percibidos por la Administración Principal de Rentas, y una vez deducido el costo de mantenimiento de dicho Departamento, se distribuirá el sobrante trimestralmente entre los Municipios, en proporción al número de vehículos inscritos en cada cantón.²⁶

Como vemos se trata de una ley que ya establece una serie de requisitos para los conductores, para las empresas de transporte, que crea instituciones en el sector, que establece infracciones y las respectivas sanciones y que también crea una distribución de los impuestos.

Antes de entrar en materia interesa destacar que, en el año 1948, se promulga la Constitución Política que nos rige en la actualidad y que en el tema que nos interesa contiene en su artículo 121 inciso 14) la siguiente norma de la cual interesa el último párrafo:

ARTÍCULO 121.- Además de las otras atribuciones que le confiere esta Constitución, corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa:

²⁵ Ley No.63 *Ley de Tráfico*. Colección de Leyes y Decretos 1935. Semestre 1. Tomo 1. Pág.89.

²⁶ Ley No.63 *Ley de Tráfico*. Colección de Leyes y Decretos 1935. Semestre 1. Tomo 1. Pág.88.

14) Decretar la enajenación o la aplicación a usos públicos de los bienes propios de la Nación.

No podrán salir definitivamente del dominio del Estado:

a) Las fuerzas que puedan obtenerse de las aguas del dominio público en el territorio nacional;

b) Los yacimientos de carbón, las fuentes y depósitos de petróleo, y cualesquiera otras sustancias hidrocarburadas, así como los depósitos de minerales radioactivos existentes en el territorio nacional;

c) Los servicios inalámbricos;

Los bienes mencionados en los apartes a), b) y c) anteriores sólo podrán ser explotados por la administración pública o por particulares, de acuerdo con la ley o mediante concesión especial otorgada por tiempo limitado y con arreglo a las condiciones y estipulaciones que establezca la Asamblea Legislativa.

Los ferrocarriles, muelles y aeropuertos nacionales -éstos últimos mientras se encuentren en servicio- no podrán ser enajenados, arrendados ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma alguna del dominio y control del Estado.²⁷

Para efectos metodológicos de esta investigación se clasifican *como artículos regulatorios, aquellos que otorgan y regulan las concesiones en el sector de transporte* para la explotación del servicio público o las que establecen plazos y sanciones, contratos, requisitos y procedimientos definidos durante la construcción de institucionalidad y las normas de protección ambientales que regulan las concesiones en el sector de transportes.²⁸

Para los términos de este estudio se clasifican *como incentivos, los artículos que estimulan a una persona, grupo o sector a llevar a cabo una actividad, a elevar la producción o mejorar los rendimientos*. Entre ellos: exoneraciones, condonaciones, financiamiento (empréstitos, préstamos/ emisión de bonos/ garantías solidarias), subvenciones, declaratoria de utilidad pública, facilidades de expropiación, traspaso de propiedades (bienes muebles e inmuebles sin costo), sustitución de procedimiento de licitación por compras directas.²⁹

Hay que explicar que para el caso de las leyes que datan de 1949 –un total de 2- no contamos con todas las variables requeridas en la Base de Datos sobre legislación en materia de transportes que hemos construido. Así que la

²⁷ Constitución Política. 1949. Sistema de Información Legislativa (SIL. Asamblea Legislativa. San José. 2018.

²⁸ Betrano S. Manual de Bases de Datos: Legislación en transportes (1950-2017). Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa. Marzo de 2018. Pág.3

²⁹ Betrano S.Op.cit. Pág. 4

mayoría de los gráficos que se exponen en esta investigación solo estarán considerando un total de 324 leyes, a partir de 1950.

¿Cuántas leyes hay en materia de transportes de 1950 al 2017?

Durante el periodo de estudio de esta investigación 1950-2017, se identifican un total de 326 leyes, que tratan directamente el tema del transporte o bien que en su articulado contienen normas que se relacionan con este. La cifra de 326 leyes en todo el período nos da un promedio anual de 4,86 leyes. Si analizamos el cuadro siguiente, se constata que el tema del transporte representa el 27,8% de toda la legislación ambiental del período en estudio, lo cual definitivamente es un aspecto que denota el interés por legislar en esta área.

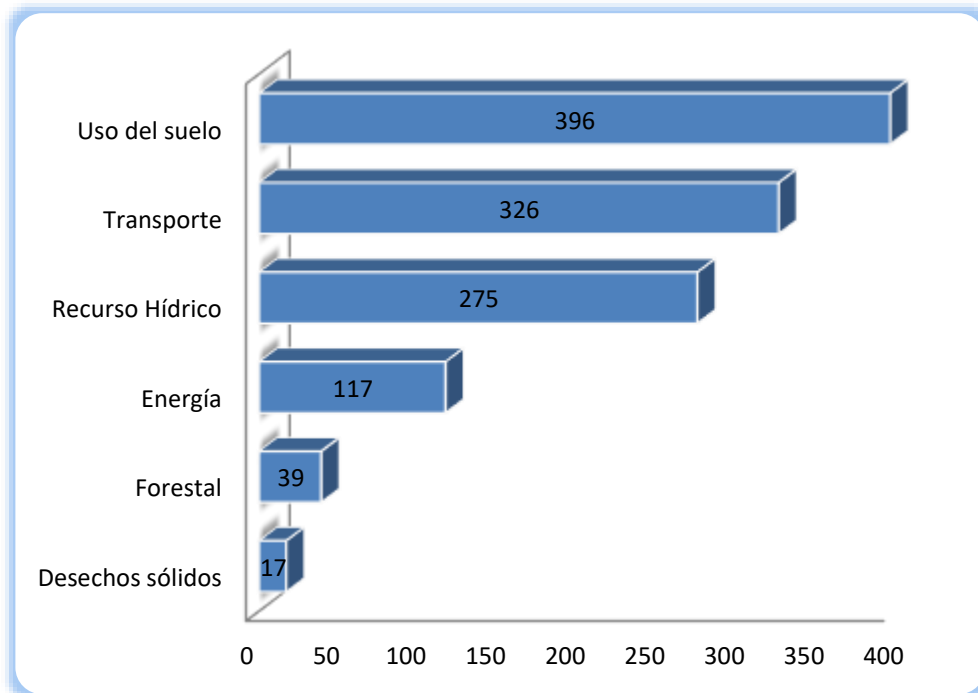
Cuadro N° 2. Leyes en diferentes materias. (1950-2015)

Tema	Cantidad	Porcentaje
Desechos sólidos	17	1,45
Forestal	39	3,33
Energía	117	10,0
Recurso Hídrico	275	23,5
Transporte	326	27,8
Uso del suelo	396	33,8
Total	1.170	100

Fuente: Elaboración propia con base en, base de datos de leyes actualizadas en materia ambiental de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

El gráfico N° 1, presenta los datos absolutos de la cantidad de leyes en otras áreas de la legislación. Al compararlos se aprecia que *la legislación en transportes es significativamente mayor que la de las otras áreas*. Esta casi triplica a la legislación en materia energética. *Esta también por encima de la legislación en materia de recursos hídricos, muy por encima de la legislación en materia forestal y la correspondiente a los desechos sólidos y únicamente se encuentra por debajo de la legislación sobre uso del suelo*. Esto destaca la importancia que tiene el tema del transporte en la gestión pública. Además de resultar un tema estratégico en la actividad económica y productiva del país.

**Gráfico N° 1. Número de leyes en otras áreas
(Período de 1950-2017)**



Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación.

Fuente: Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017.
Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

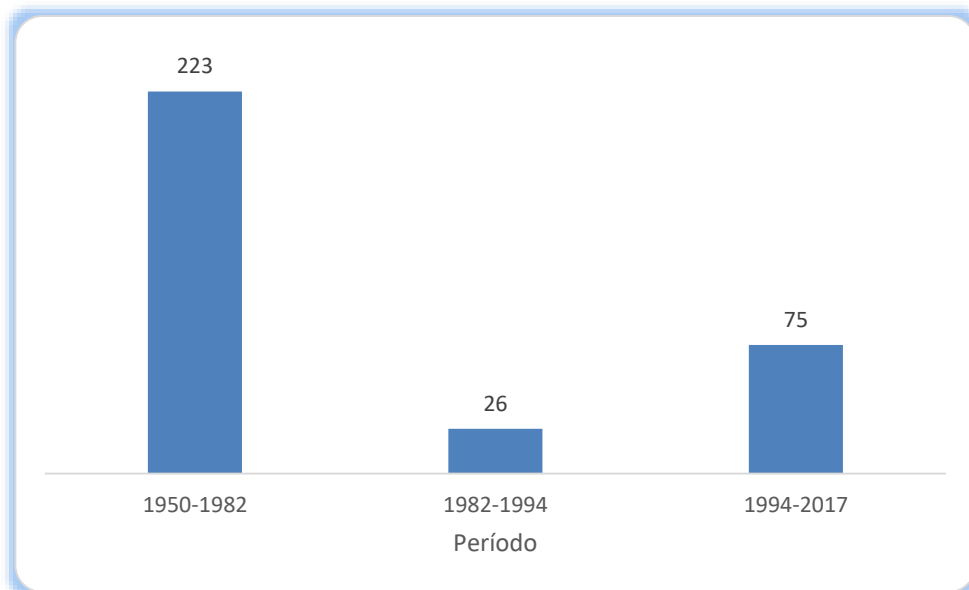
En conclusión, para el período general 1950-2017 se contabilizan 326 leyes sobre transportes, para un promedio anual de 4,86 leyes. En la siguiente sección se detallará el análisis de la legislación por período, el cual nos indica que el promedio de leyes en materia de transportes es variable, según sea el período que estudiamos.

¿En qué período se ha tramitado la mayor cantidad de leyes sobre transportes?

Con el propósito de realizar un análisis más detallado de la legislación en transportes se dividió el período de investigación inicial -1950-2017- en tres períodos a su vez. Estos son los mismos que ha utilizado el Programa el Estado de la Nación en trabajos anteriores sobre la materia de exoneraciones y sobre la legislación energética, hídrica y de uso del suelo y que corresponden a una caracterización del tipo de Estado. A saber, el primer período va de 1950 a 1982 y se caracteriza por el Estado benefactor, un segundo período va de 1982 a 1994 y corresponde a la reestructuración del Estado y un tercer período inicia en 1994 hasta el año de conclusión de nuestro trabajo 2017 y este se ha identificado con el Estado regulador.

Como se aprecia en el Gráfico No.2 *la mayor cantidad de leyes se promulga en el primer período para un total de 223(68,4%) del total de las leyes sobre transportes. En el segundo período se promulgan 26(8,0%) leyes y en el tercer período 75(23,0%) leyes.*

Gráfico Nº 2. Número de leyes en transportes por período



Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación. Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

Si bien es cierto, los períodos no son uniformes en cuanto a la cantidad de años, lo cierto es que al utilizar como variable la cantidad promedio de leyes por año, obtenemos los resultados que se reflejan en el cuadro No.3.

Cuadro Nº 3. Promedio anual de leyes en materia de transportes

Período	Cantidad de leyes	Promedio anual
1950-1982	223	6,96
1982-1994	26	2,16
1994-2017	75	3,26

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación. Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica.

En el primer período tenemos por consiguiente un promedio de 6,96 leyes por año, superior en mucho al segundo y tercer período. En el segundo período el promedio es de 2,16 leyes por año y pareciera que existe una dificultad en la tramitación de las leyes y en el tercer período tenemos un promedio de 3,26 leyes por año, con lo cual se ve una ligera recuperación, pero muy lejos de las cifras del primer período.

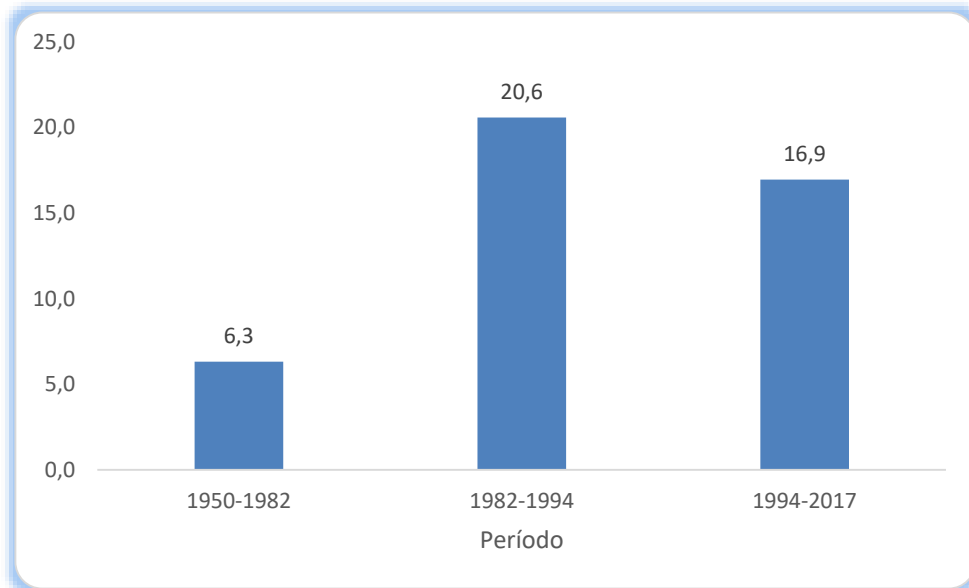
Estos resultados muestran, que en el primer período se triplicó la aprobación de leyes en materia de transportes con relación al segundo y se duplicó con relación al tercer período. Hay por consiguiente un decrecimiento en la aprobación de leyes en esta materia con respecto al primer período.

Las razones que explican este decrecimiento en la tramitación de leyes no son objeto de esta investigación. Futuros trabajos podrían proponer hipótesis en esta dirección, pues trabajos anteriores como el de la “*Evolución y efectos de la legislación energética 1950-2014*” y “*Evolución y efectos de la legislación hídrica 1942-2015*”, muestran esta misma tendencia.

¿Cuál ha sido el tiempo promedio de tramitación de las iniciativas de ley por período?

En este apartado se detalla cuál es el tiempo promedio que dura la aprobación de una ley en materia de transportes. Como se ilustra en el gráfico No.3, encontramos que *en el primer período (1950- 1982) el promedio de duración para la aprobación de la ley fue de 6,3 meses. En el segundo período (1982-1994) se incrementó a 20,6 meses y para el tercer período (1994-2017) el promedio de duración de la aprobación de una ley fue de 16,9 meses, para un promedio general de 21,8 meses.*

Gráfico N° 3. Meses promedio para la tramitación de una ley sobre transportes, por período



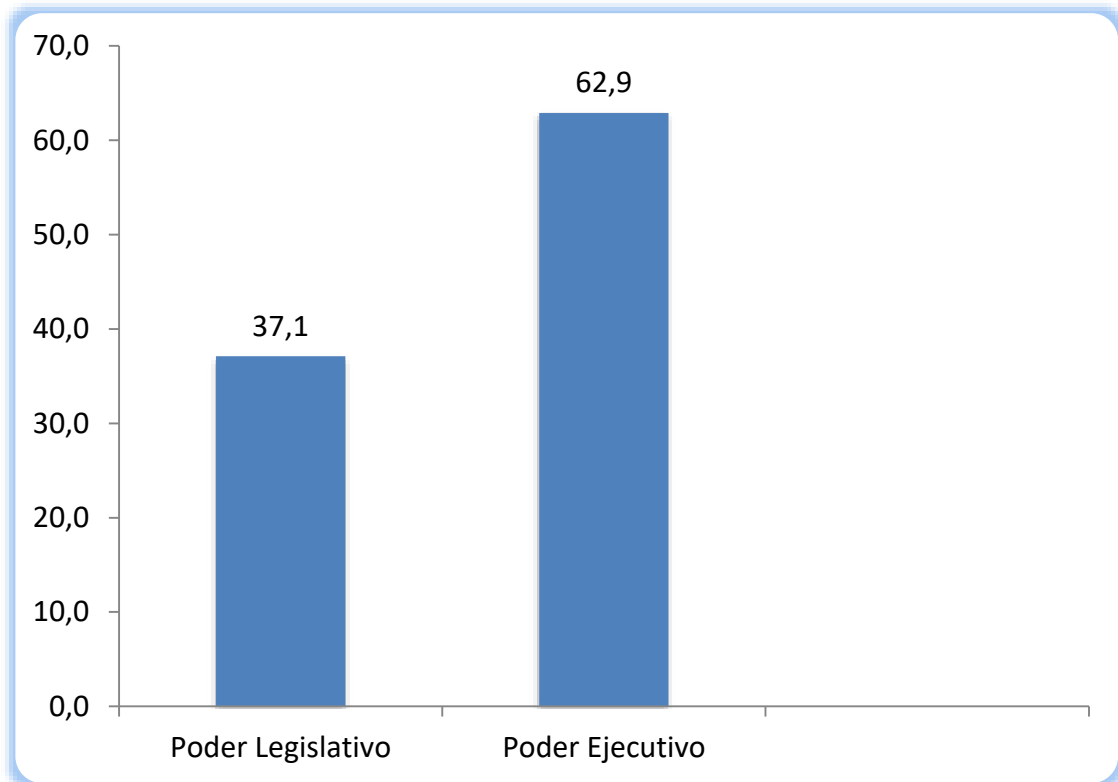
Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación. Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

Es claro que el tiempo de aprobación de la ley del primer período al tercer período se ha incrementado en más del doble de meses, y con relación al segundo período se ha triplicado. Nuevamente explicar las causas del por qué ocurre esta situación, que también ha quedado patente en los estudios anteriores que ya se han mencionado no es el objetivo de esta investigación. Pero, si resulta relevante mencionar que, si bien del segundo al tercer período se logra una reducción en el tiempo promedio de la tramitación de las leyes sobre transportes de casi 4 meses, se está bastante lejos del tiempo de tramitación del primer período, donde queda patente que en términos de efectividad y productividad en la tramitación de la ley es considerablemente superior a los demás períodos.

¿Cuál poder ha llevado la iniciativa de las leyes en transportes?

Al procesar esta variable de la Base de Datos, se encuentra que el Poder Ejecutivo casi ha duplicado la cantidad de leyes que se han aprobado en materia de transportes 205(62,9%) de la totalidad de las leyes, mientras que el Poder Legislativo impulsó 121(37,1%) leyes. Esta situación puede tener explicación por cuanto es el Poder Ejecutivo el encargado de presentar para su trámite los convenios de préstamos que en esta materia tienen un peso significativo 118(36,2%) de la totalidad de las leyes de transportes. El gráfico No.4 muestra los resultados obtenidos en términos porcentuales para todo el período de estudio.

Gráfico N° 4. Porcentaje de leyes en transportes por proponente

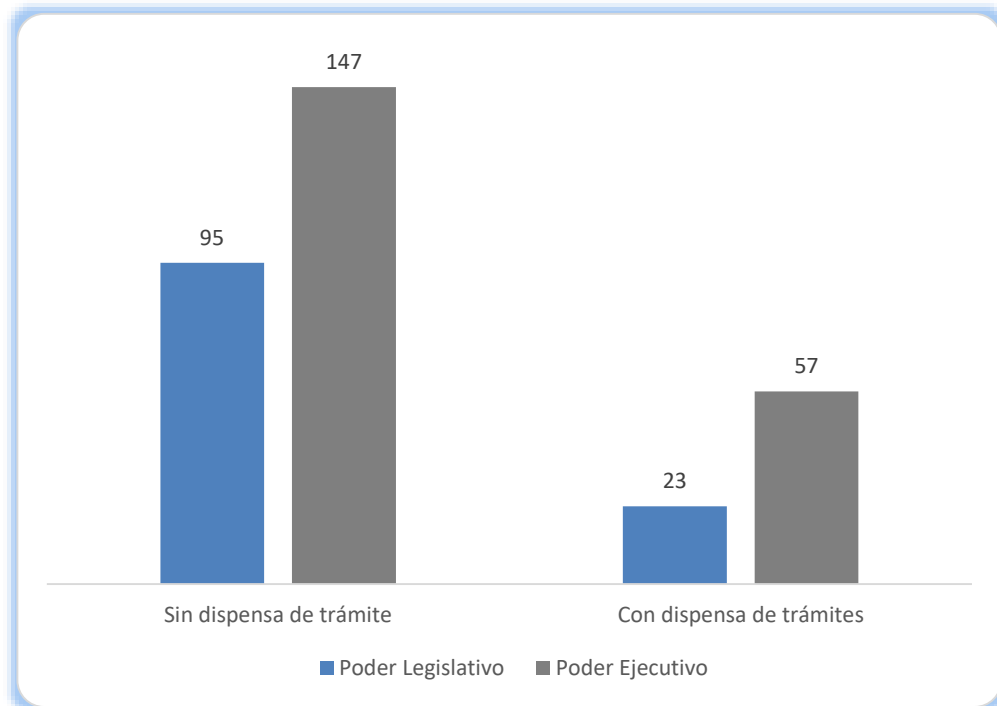


Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación. Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica.

Al realizar el análisis sobre los proponentes relacionado con el procedimiento con el que se tramitó la ley, como se muestra en el gráfico No.5, se encuentra que la mayor cantidad de leyes tramitadas con dispensa son propuestas por el Poder Ejecutivo para un total de 57 leyes y 23 de las iniciativas tramitadas con dispensa son propuestas por el Poder Legislativo.

También podemos observar que la cuarta parte de las leyes sobre la materia de transportes se han aprobado con dispensa de trámites, lo que revela la urgencia en la aprobación de muchas de ellas. Ejemplo de esta situación son las leyes No.8430 y No.8431 que se tratan de reformas a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres No. 7331 y la No. 8826 una reforma a la Ley Reguladora del Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores No.3503.

Gráfico N° 5. Proponente y procedimiento de la ley ND:4³⁰



Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación. Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica.

La urgencia de resolver situaciones apremiantes y que requieren cambios en la legislación demanda la aplicación del procedimiento de dispensa de trámites y es así como se han logrado aprobar proyectos de forma rápida en el sector transportes.

³⁰ NA: Se refiere a 4 leyes para las cuales no se registró la información sobre el procedimiento.

¿Cuál partido político ha impulsado la mayoría de las iniciativas de ley?

En el cuadro No.4 se detalla la procedencia política de los gobiernos o diputados que tienen la iniciativa de la ley en materia de transportes. El procesamiento de los datos muestra que tanto siendo Poder Ejecutivo como sus diputados, *el Partido Liberación Nacional presenta 156(48%) de las 326 leyes, triplicando y más al resto de los partidos representados*. En segundo término, están las leyes impulsadas por varias fracciones políticas con 40(12,3%). Tampoco podemos dejar de mencionar que en este ítem se ha corroborado que aparecen como firmantes miembros del Partido Liberación Nacional con lo cual indudablemente aumenta su participación en la creación de la normativa nacional sobre transportes.

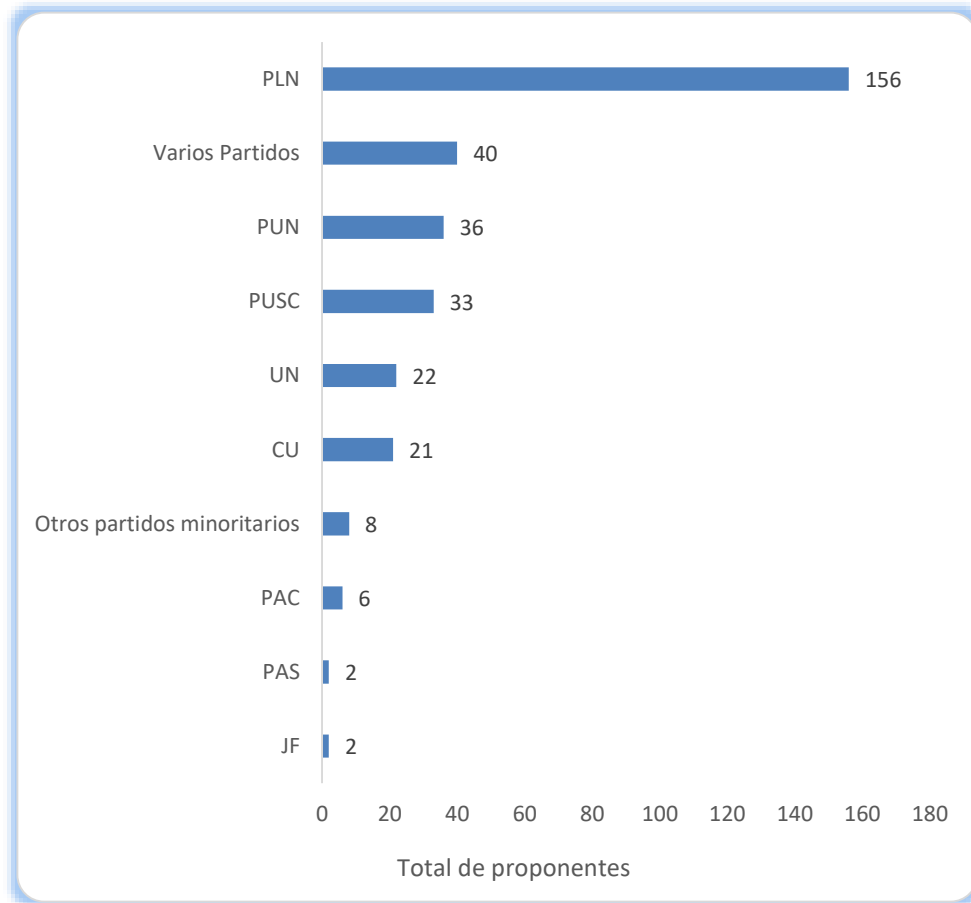
Cuadro N° 4. Afiliación política de los proponentes de las leyes sobre transportes

Afiliación Política	Total	%
JF	2	0,65
PAC	6	1,85%
Otros partidos minoritarios	8	2,45%
Coalición Unidad	21	6,4%
Unificación Nacional	22	6,75%
PUSC	33	10,15%
Partido Unión Nacional	36	11,0%
Varios partidos	40	12,3%
PLN	156	48%
Total	326	100

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación, con base en Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

La cantidad de leyes que fueron presentadas por gobiernos o y diputados de los Partidos Unión Nacional 36(11,0%) y *el Partido Unidad Social Cristiana con 33(10,1%) leyes* representan más de la quinta parte del total. Luego están las iniciativas presentadas por *el partido* Unificación Nacional 22(6,7%) y la Coalición Unidad con 21(6,4%) del total de la legislación. Varios partidos minoritarios presentaron en su momento un total de 8 iniciativas en materia de transportes. El Partido Acción Ciudadana ha presentado un total de 6 iniciativas que ya son leyes para un 1,8% del porcentaje total y por último se contabilizan dos leyes, la Ley No.757 de caminos públicos ya derogada y la No.833 Ley de Construcciones aún vigente que fueron propuestas por la Junta Fundadora de la Segunda República en 1949.

Gráfico N° 6. Afiliación política de los proponentes de las leyes en transportes



Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación, con base en Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

Tenemos, por consiguiente, como muestra el gráfico No.6, que tanto, tratándose del Poder Ejecutivo como del Poder Legislativo, la iniciativa en la legislación de transportes la han llevado miembros del Partido Liberación Nacional, quienes han propuesto casi la mitad de la legislación aprobada en esta materia.

¿Cuál es el tipo de legislación aprobada? ¿Se registran cambios en los períodos estudiados?

Con propósitos metodológicos clasificamos las leyes según la siguiente tipología: leyes ordinarias, autorizaciones, concesiones, exoneraciones, convenios y tratados internacionales, reformas de ley, interpretaciones auténticas y vetos.³¹

El procesamiento de la Base de Datos nos indica que *el peso de la ley en materia de transportes durante el período 1950-2017, ha estado en los convenios y tratados internacionales pero enfocados a la consecución de fondos o préstamos internacionales con un total de 118(36,2%) y en las leyes ordinarias con 95(29,1%).* Como se muestra en el Cuadro No.5, el tercer lugar entre los tipos de leyes aprobadas lo ocupa las reformas a las leyes con 80(24,5%); luego hay 18(5,5%) leyes que son autorizaciones y 10(3,1%) que son vetos.

Cuadro Nº 5. Número de leyes por tipo

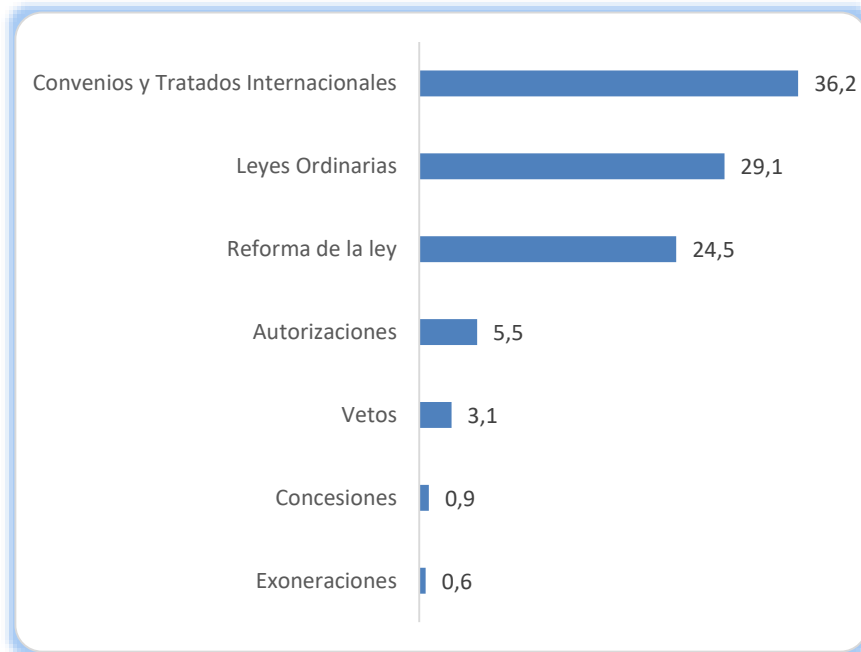
Tipo de ley	Cantidad
Exoneraciones	2
Vetos	10
Reforma de la ley	80
Concesiones	3
Convenios y tratados internacionales	118
Autorizaciones	18
Leyes ordinarias	95
Total	326

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica.

El gráfico No.7 muestra la distribución porcentual correspondiente a los tipos de leyes señaladas anteriormente y donde se observa que casi no hay leyes que tengan como tema las concesiones (3) y las exoneraciones (2) sin embargo como se analizará más adelante, existen en las leyes artículos que tratan estos temas.

³¹ Para mayores detalles consultar Betrano Sonia. Manual de Bases de Datos: Legislación en transportes (1950-2017). Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa. Marzo de 2018. Pp.2-3.

Gráfico N° 7. Porcentaje de leyes en transportes por tipo de ley



Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

Al realizar el análisis de los tipos de leyes por período, como se muestra en el cuadro No.6, encontramos que en el primer período (1950-1982) prevalecieron los Convenios y Tratados con 92(41,2%), las leyes ordinarias 61(27,3%) y las reformas a las leyes con 41(18,4%). Entre estos tipos de ley se cubre el 87% de la legislación correspondiente a este primer período. Se trata de una etapa de expansión del Estado en la cual se conforman estructuras y normativa del sector transportes, se crean instituciones, se construyen carreteras y caminos, se otorgan numerosos préstamos con este propósito.

Para detallar el tipo de legislación aprobada en este período presentamos algunos ejemplos. En materia de Convenios y Tratados Internacionales tenemos: la Ley No.3135 *Convención sobre Importación Temporal de Vehículos por Carretera* y la Ley No.6398 *Préstamo con BCIE para Diseño Carretera Ciudad Colón - Puerto Caldera* y en cuanto a leyes ordinarias tenemos algunas tan importantes como la Ley No.1277 *Ley de Transporte Remunerado de Personas* que contiene las bases para la primera licitación de concesiones de buses y la Ley No.3155 *Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas*. En lo que respecta a reformas a leyes se tienen numerosas reformas a las leyes de tránsito como la No.2843 *Ref. Ley de Tránsito de 1935* y a la ley de caminos públicos como la No.3343 *Reforma Ley de Caminos Públicos*. En suma, asistimos a una

etapa de expansión del Estado y de sus servicios, caminos e instituciones, lo cual se refleja en las leyes sobre la materia de transportes.

Cuadro N° 6. Número de leyes por tipo, según sub período

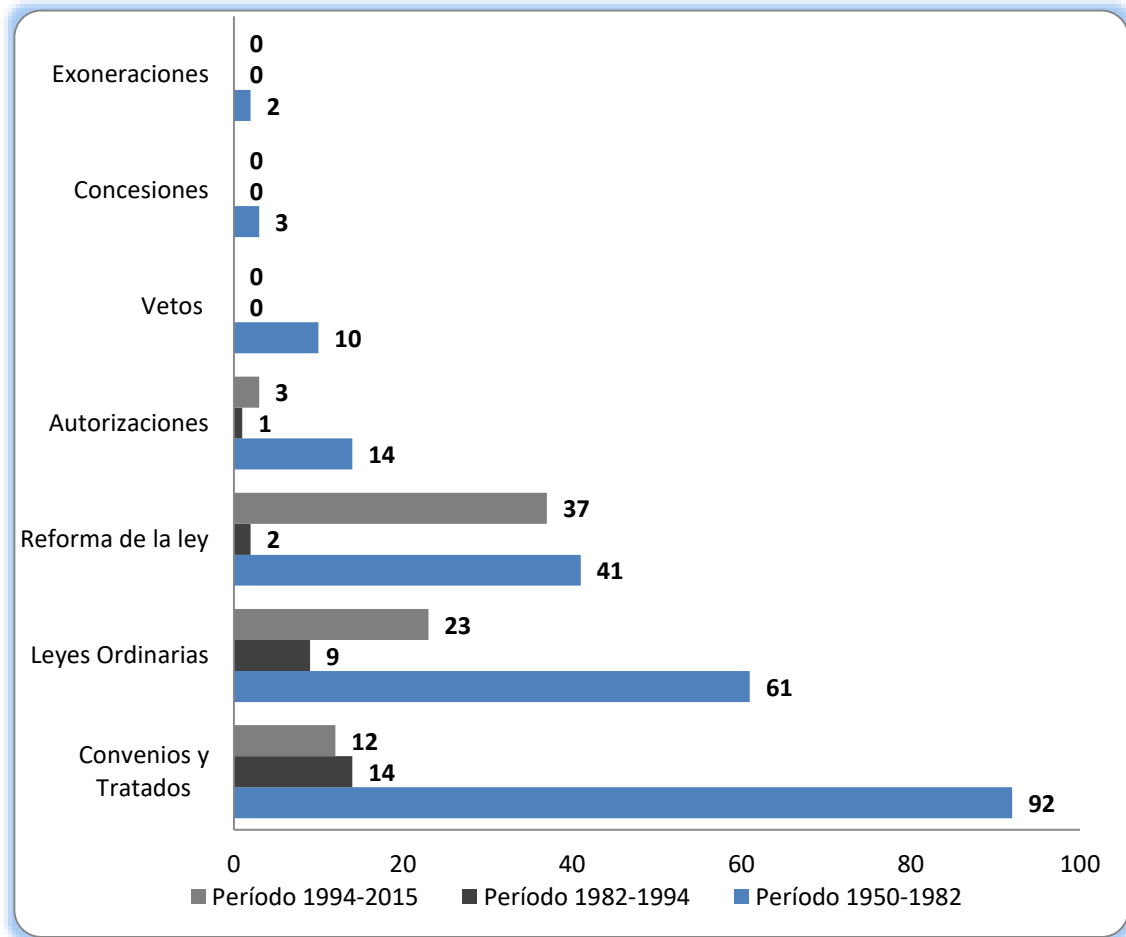
Tipo de ley	Total	Período			
		1950-1982	1982-1994	1994-2017	NA
Total	326	223	26	75	2
Autorizaciones	18	14	1	3	0
Concesiones	3	3	0	0	0
Convenios y Tratados Internacionales	118	92	14	12	0
Exoneraciones	2	2	0	0	0
Leyes Ordinarias	95	61	9	23	2
Reforma de la ley	80	41	2	37	0
Vetos	10	10	0	0	0

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación. Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

En el segundo período 1982-1994 encontramos que *el tipo de legislación que más se aprueba son nuevamente los convenios y tratados internacionales con 14(54,0%) y las leyes ordinarias con 9(34,6%)*. En materia de Convenios y tratados internacionales tenemos leyes como la No.6958 *Préstamo con el BCIE para Carreteras del Pacífico Sur* y la No.6843 *Préstamo con FIV y BID para II Etapa de Mejoramiento de Caminos*. Ejemplo de leyes ordinarias aprobadas en este período son: la ley No.7331 *Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres* y la ley No. 7399 *Ley de Hidrocarburos*. Se trata de un período de ordenamiento del Estado y de consecución de préstamos externos para realizar obras.

En el tercer período destaca *la aprobación de reformas a leyes con 37(49,3%) y las leyes ordinarias con 23(30,6%)*. Algunos ejemplos de leyes aprobadas en este período son las siguientes: en reformas a leyes la No. 8413 *Reforma la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres No. 7331* y la No.8456 *Reforma Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* y las leyes ordinarias la No.7798 *Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI)* y la No.9518 *Incentivos y promoción para el transporte eléctrico*. Todas estas reformas a leyes responden a la urgencia de solucionar problemas de ordenamiento del tránsito vehicular y de las concesiones de buses y taxis, así como de la funcionalidad del Estado. La creación de nuevas instituciones como el CONAVI intenta resolver el rezago que vienen mostrando las carreteras del país.

Gráfico N° 8. Número de leyes en transporte por tipo, según período



Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación. Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica.

Con la última ley, aprobada en materia de transportes la 9518 *Incentivos y promoción para el transporte eléctrico* más bien se muestra un cambio de orientación tendiente a buscar un tipo de transporte vehicular que genere menos contaminación.

El gráfico No.8 muestra el tipo de legislación por período. Como se observa en este análisis, la aprobación de leyes en cada período responde a una orientación y visión del Estado o bien a la urgencia de resolver problemas inmediatos.

¿Muestra la legislación cambios de orientación con respecto al otorgamiento de las concesiones de transporte público?

Al llegar a este apartado nos interesa explicar que para tratar los temas relacionados con las normas regulatorias categorizamos el articulado de la ley en: *concesiones y contratos, institucionalización y procedimientos y las normas de protección y sanciones*.³² Como se indica en el Cuadro No.7 del total de 4256 artículos categorizados 3097 se presentan como normas regulatorias que incluyen las tres categorías indicadas más arriba, un total de 855 se clasifican como incentivos pues se dirigen a estimular la realización de alguna actividad relacionada con el transporte, y por último 304 artículos no recibieron ninguna categorización.

Cuadro Nº 7. Artículos por categoría

Categoría	Cantidad	Porcentaje
Normas regulatorias	3097	72,8
Incentivos	855	20,0
No aplica	304	7,2
Total	4256	

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

Como lo muestra el gráfico 8, en materia de transporte, *la legislación regulatoria triplica y más el articulado relacionado con el otorgamiento de incentivos*. Es así como el 72,8% de los artículos analizados se clasifican como regulatorios y el 20 % son artículos que se consideran incentivos. A continuación, citamos un ejemplo de cada una de estas normas.

En la Ley No.7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999 se encuentra la siguiente norma de categoría regulatoria:

ARTÍCULO 29.- Concesión administrativa previa o permiso para servicios especiales estables de taxi

1.- Para la prestación del servicio de taxi se requiere obtener de previo una concesión administrativa otorgada por el Consejo, sujeta a las siguientes condiciones:

³²N.A Para ver la categorización consultar Betrano S. Manual de Bases de Datos: Legislación en Transporte (1950-2017). Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa. Marzo de 2018. Pág.3

a) Las concesiones administrativas de servicio remunerado de personas en la modalidad de taxi estarán subordinadas a los estudios técnicos de oferta y demanda aprobados por el Consejo.

b) Las concesiones se otorgarán por base de operación, según los criterios técnicos correspondientes, por plazos prorrogables de diez años a solicitud de la persona concesionaria, previo cumplimiento de la licencia C-1 al día. El Consejo podrá autorizar la existencia de bases de operación especiales con fines turísticos, dependiendo de las características de la zona o del área geográfica, las cuales se determinarán mediante un reglamento especial, de acuerdo con los principios fundamentales de esta ley.

c) Se otorgará una sola concesión administrativa por particular, la cual amparará la explotación del servicio público con un vehículo.

d) Ninguna persona adjudicataria de una concesión podrá compartir, total ni parcialmente, los derechos de concesión adjudicados a otra que, a su vez, sea adjudicataria de otra concesión de servicio público remunerado de personas, en otras modalidades de transporte terrestre.

e) Las concesiones se otorgarán por medio del procedimiento especial abreviado dispuesto en las presentes normas. Ningún gestor interesado de puertos y aeropuertos podrá ser concesionario de los servicios de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi; tampoco se le permitirá brindar este servicio en ninguna modalidad.

2.- Para la prestación del servicio especial estable de taxi, a que se refiere el artículo 2 de esta ley, se requiere obtener un permiso otorgado por el Consejo de Transporte Público, sujeto a las siguientes condiciones:

a) Las personas permisionarias especiales estables de taxi de este servicio estarán limitadas a prestar el servicio dentro de un área geográfica que se determinará en razón de la patente autorizada.

b) Ninguna persona permisionaria podrá compartir, total ni parcialmente, los derechos del permiso otorgado a otro que a su vez sea titular de otro permiso de servicio público remunerado de personas.

c) Los vehículos con los cuales se desarrolle la prestación de servicio público modalidad especial estable de taxi, no podrán tener las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión para prestar el servicio en una determinada base de operación autorizada por el Consejo de Transporte Público, tales como el color rojo, el uso de rótulos luminosos o no luminosos, calcomanías, el uso del taxímetro y otros similares, tal como lo defina el reglamento de rigor, así como cualquier otro distintivo que pueda

inducir a error a las personas usuarias del servicio de taxi. Además, deberán cumplir los requisitos de circulación que establece la Ley N° 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas. Estos automotores no podrán tener una antigüedad superior a los diez años, contados desde su año de fabricación.

d) Los vehículos autorizados para el servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse o realizar abordaje o desabordaje de personas en las paradas dedicadas a las demás modalidades de transporte público. Las bases de operación del servicio especial estable de taxi deberán estar ubicadas a una distancia de ciento cincuenta metros, como mínimo, de las terminales oficiales de autobuses y taxis.

e) Las personas permisionarias de servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse en ningún lugar de la vía pública para ofrecer sus servicios al público en general. Tampoco, podrán circular en demanda de pasajeros por las vías públicas.

f) Cuando los automotores deban detenerse frente a edificaciones públicas, parques, centros educativos, centros comerciales, muelles, puertos, aeropuertos, iglesias, hospitales o lugares similares, será por el tiempo estrictamente necesario para permitir el abordaje y desabordaje de sus propias personas usuarias.

g) Quien presente una solicitud para explotar un servicio especial estable de taxi deberá presentar certificación de que se encuentra debidamente inscrito y al día con sus obligaciones en la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS); estar inscrito como contribuyente en el Ministerio de Hacienda; estar al día en el pago del impuesto de la renta; contar con una póliza de seguros que cubra íntegramente su responsabilidad civil por lesión o muerte de terceros y daños a la propiedad de terceros, y mantenerla vigente durante todo el período que dure el permiso y la patente municipal correspondiente, de acuerdo con la legislación vigente y los demás requisitos que procedan reglamentariamente.

h) En razón de los principios de proporcionalidad, razonabilidad y necesidad, el porcentaje autorizado de servicios especiales estables de taxi no podrá superar el tres por ciento (3%) de las concesiones autorizadas por base de operación.

i) El Estado está en la obligación de garantizarles el equilibrio económico y financiero del contrato a las personas concesionarias, evitando una competencia que pueda ser ruinosa, producto de una concurrencia de operadores en una zona determinada que pueda ser superior a la necesidad de esa demanda residual de la zona operacional donde se autorice la prestación del servicio, dado que cada

zona presenta características diferentes entre una y otra, autorizando el número de permisos que considere necesarios.

j) Una vez otorgado el permiso, las personas permisionarias deberán portar el original o la copia certificada del contrato suscrito con las personas a las que se les brinda el servicio.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el Consejo de Transporte Público pueda cancelar el permiso.³³

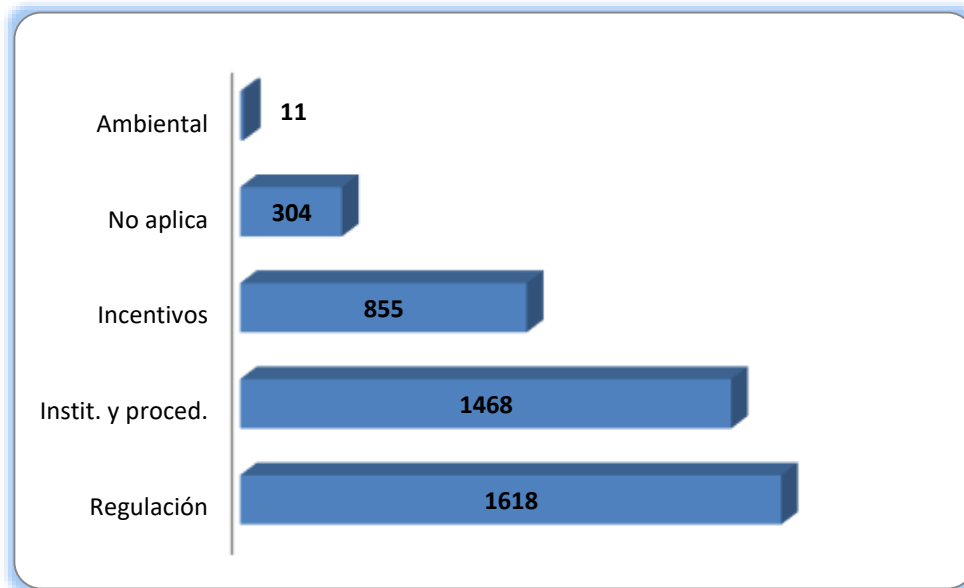
En la Ley No.7914 *Ley Nacional de Emergencia* del 28 de setiembre de 1999 se encuentra un ejemplo de norma categorizada como incentivos al sector.

ARTÍCULO 43.- Exención de impuestos. La Comisión estará exenta del pago de impuestos de toda clase, de todo tipo de tasa, timbre o derecho fiscal y no pagará los derechos del Registro Público.³⁴

³³ Ley No.7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi del 22 de diciembre de 1999*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

³⁴ Ley No.7914 *Ley Nacional de Emergencia* del 28 de setiembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Gráfico N° 8. Artículos por categoría



Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

En el cuadro No.8 se muestra la división de la categoría regulatoria en subcategorías. La subcategoría de más artículos en la *legislación sobre transportes* es la *relacionada con las concesiones y contratos con 1618 (52,2%) artículos*. Esta categoría también incluye todas las normas sancionatorias que en materia de tránsito es bastante significativa como se verá más adelante. *En segundo término, se encuentran las normas regulatorias orientadas a la construcción de institucionalidad y procedimientos con 1468(47,4%) artículos y, en última instancia tenemos las normas de protección con 11 (0,4%) artículos*, principalmente orientadas al tema de la protección ambiental que como se observa el número es casi invisible.

Cuadro Nº 8. Artículos por subcategoría

Subcategoría de la norma	Número de artículos	Porcentaje
Normas de control relacionadas con las concesiones y contratos	1618	52,2
Controles, requisitos y procedimientos definidos durante la construcción y creación de institucionalidad	1468	47,4
Normas de protección	11	0,4
Total	3097	100%

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

Un ejemplo de norma regulatoria relacionada con las concesiones y contratos es la que aparece en la Ley No. 9292 *Desarrollo de Obra Pública a Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales mediante fideicomiso* del 23 de febrero del 2015.

ARTÍCULO 1.- Autorización al Poder Ejecutivo para que constituya un fideicomiso de obra pública con servicio público

Se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), para que constituya un fideicomiso de interés público con alguno de los bancos del Sistema Bancario Nacional, a efectos de planificar, diseñar, financiar, construir, operar y dar mantenimiento a la obra pública con servicio público denominada “Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales”, la cual comprende el trayecto e infraestructura necesaria y complementaria que comunica a la ciudad de San José, en el cantón Central de San José, con la ciudad de San Ramón, en el cantón de San Ramón de la provincia de Alajuela.

Para el financiamiento de esta obra el fideicomiso podrá acceder a fuentes de recursos financieros privados y públicos, otorgados por entidades nacionales e internacionales, mediante los mecanismos financieros que se estimen necesarios. El contrato de este fideicomiso será refrendado por la Contraloría General de la República, de conformidad con la normativa vigente.³⁵

³⁵ Ley No. 9292 *Desarrollo de Obra Pública a Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales mediante fideicomiso* del 23 de febrero del 2015. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Una norma de carácter regulatoria categorizada como de construcción de institucionalidad y procedimientos es el artículo 3 de la Ley No.7798 *Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI)* del 30 de abril de 1998.

Artículo 3.- Créase el Consejo Nacional de Vialidad, órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El Consejo tendrá personalidad jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo de la red vial nacional, así como para suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones, de conformidad con la presente ley. Este Consejo será administrado por el Consejo de Administración, integrado conforme al artículo 5 siguiente.³⁶

En lo que respecta al bloque de normas categorizadas como de protección y que en este caso tienen relación con la protección ambiental, un ejemplo de ellas es el artículo 38 de la Ley No.9078 *Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial* del 4 de octubre del 2012.

ARTÍCULO 38.- Control de emisiones contaminantes

Todo vehículo automotor que circule en las vías públicas deberá sujetarse a los límites de emisiones contaminantes establecidos en esta ley y su reglamento.

El control del cumplimiento de los límites de emisiones contaminantes se realizará en las IVE periódicas establecidas en el artículo 30 de la presente ley y por las autoridades correspondientes en carretera.

Se autoriza al Poder Ejecutivo para que mediante reglamento determine:

- a) Los procedimientos de prueba, medición e inspección, los valores a utilizar y su duración.
- b) Los factores de altura.
- c) Las especificaciones técnicas de los sistemas de control de emisiones acordes con los diferentes tipos de vehículos, incluidos los vehículos de primer ingreso.³⁷

³⁶ Ley No.7798 *Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI)* del 30 de abril de 1998. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

³⁷ Ley No.9078 *Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial* del 4 de octubre del 2012. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Concesión para el transporte remunerado de personas

En este apartado interesa analizar si han cambiado en el transcurso del tiempo las normas regulatorias relativas a la concesión del transporte según tipo, y si de alguna manera la legislación en esta materia ha contribuido a establecer un régimen claro y ordenado de concesionarios y permisionarios del transporte público.

La ley No.1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951 y ya derogada, es la primera en todo el período que se estudia, que trata el tema de las concesiones. El primer artículo transitorio de esta ley indica que *la primera licitación de todas las líneas del país deberá hacerse durante el segundo semestre del año 1954, en el orden y forma que el Consejo Superior del Tránsito determine de conformidad con las disposiciones de esta ley.*³⁸

Esta se enfoca en el transporte tipo autobuses y establece en su artículo 3 señala que *la explotación del transporte entre dos localidades o por el trayecto de una ruta, por medio del número de unidades que señale la respectiva concesión, constituye el derecho de línea. Indica que pueden coexistir varios derechos de línea entre dos localidades o en una misma ruta, adjudicados a la misma o a diversas personas* y establece en su artículo 4 que *un derecho de línea se adquiere en virtud de una concesión formal por un período de cuatro años, obtenida por medio de licitación pública, según lo dispone esta ley, o por medio de permiso provisional que no podrá exceder de seis meses.*³⁹

Nótese también que la citada ley deja claro que *en las zonas urbanas el derecho de línea no implica el derecho de ruta. Toda ruta puede ser variada por el Consejo Superior del Tránsito, creado por esta ley, según lo requieran las necesidades del servicio público, y sin responsabilidad alguna para el Estado.*

Como señala claramente la ley las adjudicaciones o concesiones de derechos de línea se efectuarán por medio de licitación pública y el término de cada concesión será de cuatro años. Si en el transcurso de ese lapso caducare una concesión, se hará otra licitación para el término de otros cuatro años. Las licitaciones se prepararán seis meses antes del vencimiento de las anteriores concesiones. Se anunciarán con dos meses de antelación por lo menos, distribuyendo el conjunto de ellas- en distintas fechas, a fin de ofrecer la mayor frecuencia de oportunidades a los empresarios interesados. Dentro de los

³⁸ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

³⁹ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

quince días siguientes al vencimiento del término para licitar, deberá hacerse la adjudicación correspondiente.⁴⁰

Las bases de toda licitación serán preparadas por *el Consejo Superior del Tránsito*, y deberán expresar el número de unidades por que se licita; el seguro sobre accidentes que debe cubrir a cada una; las condiciones de comodidad y seguridad de los vehículos; la regularidad y frecuencia de los servicios solicitados y cualesquiera otras que para el buen servicio público estime convenientes el Consejo.⁴¹

La licitación deberá indicar la tarifa que corresponda a cada línea, debiendo ser la misma para los diversos derechos de línea entre dos localidades y para una ruta, si se tratare de vehículos de clase y capacidad semejantes o iguales. El Consejo fijará las tarifas de acuerdo con el Departamento Comercial del Ministerio de Economía o con el organismo-que lo sustituya en lo futuro. La tarifa debe permitir una ganancia moderada al empresario, y se fijará tomando en cuenta el costo de operación.⁴²

Cada clase de servicio tendrá una licitación propia. La clase del servicio se determinará por las distintas modalidades que constituyan categorías debidamente diferenciadas del mismo, de acuerdo con su tarifa, continuidad, naturaleza del vehículo o de sus condiciones de lujo, comodidad y seguridad.⁴³

Las adjudicaciones se harán a favor de quienes ofrezcan mayores ventajas para el servicio público, de acuerdo con los términos de la licitación, todo a juicio exclusivo del Consejo Superior del Tránsito el cual podrá rechazar todas las ofertas sin responsabilidad alguna para el Estado. *Una vez hecha la adjudicación de un derecho de línea por el Consejo Superior del Tránsito, el concesionario deberá iniciar su explotación en la fecha fijada en la licitación.* Si el concesionario no la iniciare en la fecha señalada, caducará su derecho, con pérdida del depósito hecho, de acuerdo con el artículo II anterior.⁴⁴

En igualdad de condiciones, a juicio del Consejo, tendrá preferencia en la adjudicación de un derecho de línea, entre dos o más licitantes, el que tenga

⁴⁰ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁴¹ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁴² Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁴³ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁴⁴ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

a su favor alguna o el mayor número de las condiciones siguientes, y en el orden en que se enumeran:

a) El que durante el período inmediato anterior haya disfrutado toda o la misma parte de la concesión licitada;

b) Aquel a quien no se le haya adjudicado aún ni una sola concesión o tenga el menor número de las concesiones;

c) El costarricense de origen o el naturalizado con diez años de residencia continua en el país; y

*d) Quien figure en el Registro de Concesiones como concesionario cumplido, respecto al infractor de concesiones en el período anterior.*⁴⁵

Todo concesionario deberá ajustarse estrictamente a los términos de su concesión durante la vigencia de ésta y el abandono de ella sólo es aceptable por justa causa, considerándose como tal, entre otras, el aumento notorio e imprevisto en el costo de operaciones. Pero si hay excusa incierta o abandono injustificado del servicio, *se impondrá al culpable una multa de cien a cinco mil colones, sin perjuicio de que se declare la caducidad de su concesión.*⁴⁶

La comprobación del aumento en el costo de operaciones no servirá al concesionario inconforme más que para hacer dejación del servicio, sin responsabilidad de su parte; en este caso, el Consejo llamará a una nueva licitación. A la inversa, si en forma manifiesta bajare el costo del servicio, según la comprobación que de previo hiciera el Consejo, oyendo a los interesados, dicho Consejo podrá reducir la tarifa y los concesionarios deberán ajustarse a ella a partir de la fecha que se les señale, quedándoles el derecho de dar por terminada la concesión sin responsabilidad alguna de su parte, si no aceptaren la modificación de la tarifa.⁴⁷

A falta de ofertas para hacerse cargo de un servicio o si todas fueron inconvenientes, se convocará a ulteriores licitaciones, reajustándose las bases del concurso, si fuere lo indicado. En el artículo 19 de la ley de cita se establece que siempre que por motivo justificado o por imposibilidad absoluta no puedan otorgarse las concesiones de línea, *podrán extenderse permisos provisionales que faculden su operación durante períodos no mayores de seis meses, sujetos a las condiciones que el buen servicio público requiere, a juicio*

⁴⁵ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁴⁶ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁴⁷ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

*del Consejo. Además, los derechos de línea sólo podrán ser traspasados o arrendados con autorización del Consejo o adjudicados a título de herencia. No podrán ser objeto de embargo ni de gravamen alguno, salvo en los casos muy calificados, a juicio del Consejo.*⁴⁸

Por otro lado, el artículo 23 de la citada ley indica que si en virtud de petición o por propia iniciativa, el Consejo llegare a la conclusión, previo el estudio del caso, de que el buen servicio público exige un aumento de unidades en determinada línea o ruta, sacará éste a licitación.⁴⁹

En el artículo 29 se indica que, para la tramitación de los asuntos relativos a estaciones de servicio, itinerarios, rutas, zonas reservadas, términos de estacionamientos, de cada localidad, el Consejo Superior del Tránsito oirá a los delegados especiales que acrediten al efecto las respectivas corporaciones municipales interesadas.

Como se indicó antes, el primer artículo transitorio de esta ley indica que *la primera licitación de todas las líneas del país deberá hacerse durante el segundo semestre del año 1954, en el orden y forma que el Consejo Superior del Tránsito determine de conformidad con las disposiciones de esta ley y el transitorio II señala que mientras se practica la primera licitación, general de los derechos de línea, el Consejo Superior del Tránsito concederá permisos provisionales de explotación de líneas a los empresarios que actualmente disfrutan de esa explotación, debiendo ajustar esos permisos a los requerimientos del servicio público contemplados en la presente ley. En caso de concurrencia excluyente entre dos o más empresarios establecidos en la misma clase de servicio, tendrán prelación, para los efectos dichos, los concesionarios de más años de servicio: Para este efecto, y en caso de haber sido traspasada la línea, se tomará en cuenta el tiempo de servicio de los trasmisores. En el transitorio III se establece que los actuales empresarios favorecidos con la disposición del artículo anterior deberán someterse a la reglamentación, exigencias y requisitos que él Consejo Superior del Tránsito determine para las respectivas líneas, con el objeto de dar al público un mejor y más eficiente servicio. El empresario renuente a cumplir la reglamentación, exigencias y requisitos, que el Consejo dicte, perderá todo derecho y la línea respectiva será puesta a licitación inmediatamente, por el término de cuatro años. También deberán sacarse a licitación inmediata las nuevas líneas, cualquier aumento en el número de unidades en determinada ruta o línea y las líneas abandonadas o canceladas a los actuales empresarios. Así también establece el transitorio que se sacarán a licitación inmediata aquellas líneas cuyos actuales empresarios así lo pidan al Consejo, en forma expresa. Por*

⁴⁸ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁴⁹ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

último el artículo transitorio V, señala que, la primera licitación de líneas de transporte correspondiente a la provincia de Guanacaste, no se hará, sino seis meses después de que esa provincia quede conectada con el interior del país por carretera de servicio permanente.⁵⁰

La Ley No.1499 *Reforma a la Ley Transporte Remunerado Personas (Art.2)* del 10 de setiembre de 1952 y ya derogada clarifica el artículo 2 en el sentido de que esta ley comprende solamente los servicios públicos de transporte de personas que se realicen en forma regular y permanente entre localidades o puntos determinados y no se aplicará, por tanto, a los servicios extraordinarios o de excepción, como excursiones, viajes expresos o de turismo, movilizaciones políticas o de cualquier otra índole, los cuales podrán seguirse haciendo libremente. Los servicios de los automóviles de alquiler y de los garages de servicio público, o los de otros vehículos similares, solo estarán sometidos a esta ley cuando se presten en forma regular y permanente entre lugares o puntos determinados, todos a juicio del Consejo Superior de Tránsito.⁵¹

Pero, además, esta ley establece una adición al artículo 2 de las disposiciones transitorias de la ley No.1277 de 24 de abril de 1951, en el sentido de que el Consejo Superior de Tránsito concederá también permisos provisionales de explotación de líneas a los empresarios que actualmente realizan, por medio de garages o de automóviles de servicio público, el transporte remunerado de personas en forma regular y permanente mientras se verifica la licitación general de líneas conforme a esta ley.

Por otra parte, se adicionan nuevas disposiciones transitorias que indican lo siguiente:

Artículo VI. - El Consejo Superior de Tránsito procederá de inmediato a formular las condiciones a que deben someterse los actuales empresarios para obtener el permiso provisional a que se refiere el artículo II de estas disposiciones transitorias y concederá un plazo no mayor de tres meses, a partir de la publicación de esta ley, para que se provean de tales permisos, bajo la sanción de declarar caducos sus derechos de explotación si no lo hacen dentro de ese término.

Artículo VII.- Con la colaboración de la Dirección General de Tránsito el mismo Consejo citado iniciará inmediatamente las siguientes labores que deberá tener concluidas en un plazo no mayor de cuatro meses:

⁵⁰ Ley No. 1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁵¹ Ley No.1499 *Reforma a la Ley Transporte Remunerado Personas (Art.2)* del 10 de setiembre de 1952. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

a) Autorizar o revisar las diversas líneas o rutas urbanas o suburbanas con un criterio de mejor servicio público y *procurando descongestionar el tránsito en aquellas calles o avenidas que estén sobrecargadas*;

b) Realizar un estudio sobre las plazas o lugares de estacionamiento o paradas de autobuses a efecto de señalar como estación terminal de las líneas intercantonales o interprovinciales, los lugares más apropiados y convenientes para el público. Al autorizar el uso de una de esas paradas tomará en cuenta las condiciones de salubridad y seguridad de las construcciones;

c) Preparar las bases necesarias para sacar a licitación las líneas nuevas que se autoricen o aquellas que se declaren caducas por abandono o renuncia de sus dueños o por incumplimiento de los mismos, fijándose las condiciones a que deben someterse los licitantes y acatándose las disposiciones de esta ley.

Artículo VIII.- El Consejo Superior de Tránsito podrá autorizar a partir de la publicación de esta ley, tarifas diferenciales en las rutas urbanas, inter-urbanas e interprovinciales del siguiente modo:

a) En las rutas urbanas e inter-urbanas, y previa rectificación de ellas para el mejor servicio público, podrá autorizar un aumento de hasta CINCO CÉNTIMOS, siempre que los automotores dedicados a servir las cumplan todas las estipulaciones de la ley; no tengan más de cuatro años de servicio; que sean aprobados por el Departamento de Seguro de automóviles del Instituto Nacional de Seguros; que tenga asientos confortables y a distancia cómodas; que el cupo esté en relación con el tonelaje declarado de fábrica y que se declarado de fábrica y que se sometan a cortos intervalos a revisión, en la cual se les podrá descalificar el servicio preferencial.

Los actuales empresarios podrán, sin licitación, cambiar sus unidades y optar por la tarifa diferencial, renunciando de hecho a su concesión anterior. Los autobuses con tarifa preferencial no podrán exceder del 50% del número de unidades autorizadas en la misma ruta. Antes de la primera licitación general de 1954 no se licitarán líneas para la tarifa diferencial superior. En las rutas inferiores a dos kilómetros y medio de recorrido ninguna tarifa podrá ser mayor de quince céntimos y, si lo creyera prudente el Consejo Superior de Tránsito, podrá licitar para tarifas diferenciales inferiores en ellas;

b) Tratándose de rutas intercantonales o interprovinciales, en las que se autorizaren nuevos servicios, con vehículos distintos a los autobuses el Consejo Superior de Tránsito fijará la tarifa diferencial que le

corresponde, tomando en cuenta la conveniencia del público en las distintas categorías de transporte y **cuidando de que no se establezcan competencias ruinosas tendientes a convertirse en monopolios**. El Consejo autorizará únicamente aquellos vehículos que sean garantía de eficiencia y seguridad, y cuya capacidad será determinada por el Consejo Superior de Tránsito.⁵²

La Ley No.1729 *Reforma la Ley de Transporte Remunerado de Personas* de 27 de enero de 1954 y ya derogada modifica los artículos 24, 25, 27, 29 y 30 de la Ley de Transporte Remunerado de Personas, No.1277 de 24 de abril de 1951, que tienen que ver con la creación y funciones del Consejo Superior de Tránsito.

Resulta interesante revisar aquí el Veto No.2360 de 23 de junio de 1959 que se relaciona con la interpretación de los artículos 5 y 32 de la Ley Transporte Remunerado de Personas N° 1277. Este veto resulta esclarecedor sobre algunas materias como lo son la diferencia entre derecho de línea y derecho de ruta y las competencias del Consejo Superior de Tránsito. Veamos lo aspectos más importantes que señala:

La ley 1277 es clara. Especialmente los artículos 5 y 32 no dejan lugar a duda en cuanto a su interpretación, ya que son cortos y diáfanos; **especialmente el primero, que hace un distinguo entre “Línea” y “ruta”**, cabalmente para que no se confundiera el derecho del concesionario en cuanto a la explotación de su concesión de transporte remunerado de personas, entre puntos determinados (San José-Heredia, San José-Cartago, San José-Desamparados, etc.), con la facultad del Consejo Superior de Tránsito de variar la ruta propuesta o marcada cuando así lo estimara necesario por razones de tránsito o de conveniencia pública. En todo momento ha sido tan clara esa ley, que el Consejo Superior del Tránsito, organismo encargado por disposición de la misma ley, de su aplicación, consideró posible la variación de las rutas sin tomar en cuenta las terminales, **puesto que las concesiones se otorgaron de ciudad a ciudad, de lugar a lugar, y no de un punto fijo (estación o terminal) a otro**, ya que, en tesis general, y tratándose de problemas de transporte, **ha sido necesaria siempre cierta flexibilidad de las disposiciones que lo regulan por la naturaleza misma de las actividades de que se trata.(El subrayado no es del original)**⁵³

⁵² Ley No.1499 *Reforma a la Ley Transporte Remunerado Personas (Art.2)* del 10 de setiembre de 1952. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁵³ Veto No.2360 de 23 de junio de 1959. *Interpretación Auténtica de los artículos 5 y 32 de la Ley de Transporte Remunerado de Personas No.1277 de 24 de abril de 1951*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Con respecto al artículo 32 de la citada ley indica que: la previsión del artículo 32 constituye una obligación de usar las estaciones en servicio, **pero nunca UN DERECHO ADQUIRIDO**, ya que al tenor de la ley 1499 de 1952, se establece la obligación, para el Consejo, de realizar un estudio sobre las plazas o lugares de estacionamiento o paradas de autobuses, a efecto de señalar, como estación terminal de las líneas intercantonales o interprovinciales, los lugares más apropiados y convenientes para el público, y para autorizar el uso de esas paradas tomando en cuenta las condiciones de salubridad y seguridad.⁵⁴

La Ley No. 2658 Regula Autorización de Placas Servicio Público de 16 de noviembre de 1960 y ya derogada se encarga de regular las concesiones de vehículos de servicio público específicamente de los taxis. En el artículo primero de esta ley se establece que *para que puedan ser autorizadas nuevas placas o concesiones de explotación de vehículos de servicio público o instalación de nuevos garajes, es necesario que el Consejo Superior del Tránsito haga un estudio del lugar en donde se solicita la nueva concesión, con el objeto de determinar si es procedente o no su otorgamiento.* Concedidas las nuevas placas se hará la selección de los peticionarios basándose en sus antecedentes personales, condición de los vehículos y cualesquiera otros requisitos que tiendan a mejorar el servicio público.⁵⁵

Asimismo, en el artículo segundo de la citada ley se establece que *será facultad exclusiva del Consejo Superior del Tránsito* designar estaciones o paradas de vehículos de servicio público. Para este fin, tomará en cuenta el descongestionamiento de las calles y la comodidad para el acceso de los usuarios a esos vehículos. La Dirección General del Tránsito colaborará en la tarea que se origine por el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.⁵⁶

La citada ley se concentra en el tema de los garajes de servicio público e indica entre otras cosas que no es obligatorio para los dueños de vehículos de servicio público, que tengan sólo uno en operación, inscribirlo en garaje alguno, pudiendo operar estos vehículos mediante el sistema de tránsito constante o de paradas en las calles, previamente señaladas por el Consejo Superior del Tránsito. Además, establece que los locales destinados a garajes de servicio público no podrán ser destinados a otros fines, como estacionamiento de carros particulares, bodegas, fábricas, talleres

⁵⁴ Veto No.2360 de 23 de junio de 1959. Interpretación Auténtica de los artículos 5 y 32 de la Ley de Transporte Remunerado de Personas No.1277 de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁵⁵ Ley No. 2658 *Regula Autorización de Placas Servicio Público de 16 de noviembre de 1960.* Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁵⁶ Ley No. 2658 *Regula Autorización de Placas Servicio Público de 16 de noviembre de 1960.* Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

comerciales de reparación y similares. Asimismo, señala que a fin de diferenciar los vehículos que operan desde garaje y los que lo hacen desde estacionamientos públicos, se obliga a los primeros llevar el número "1" y a los segundos el número "2". Estos números deber; ser puestos en sitio visible.⁵⁷

Es importante indicar que en el artículo 15 de esta ley se establece la norma que prohíbe que en el transporte remunerado de personas se usen vehículos que no tengan placas de servicio público.⁵⁸

Con respecto al plazo de duración de las concesiones el artículo 18 de la ley indica que sin perjuicio de la revisión de los vehículos de servicio público que semestralmente hará la Dirección General del Tránsito, ésta revisará, cada cuatro años, las concesiones de explotación de dichos vehículos, de conformidad con el procedimiento que indique el respectivo reglamento. Cualquier cancelación no dará derecho al perjudicado de hacer reclamo civil contra el Estado y en el artículo 20 se establece que el Consejo Superior del Tránsito llevará un registro de las concesiones y concesionarios de los vehículos de servicio público.⁵⁹

La Ley No. 2887 *Reformas los artículos 5, 6, 7, 9, 10, 12 y 13 de la Ley No. 2658 de 16 de noviembre de 1960 de reglamentación de las concesiones de explotación de vehículos de servicio público* de 13 de noviembre de 1961 establece en el artículo 5 que se declaran nulos los cupos concedidos a agencias de venta de automóviles, a los establecimientos de venta de gasolina, y a aquéllos que no tuvieren garaje que reúna las condiciones que determina el Reglamento de Garajes. El cupo correspondiente pasará directamente a favor de cada uno de los propietarios de taxi, quienes no quedarán obligados a inscribirse en ningún garaje para seguir explotando el servicio.⁶⁰

Por su parte, le da la competencia al Consejo Superior del Tránsito para reglamentar las tarifas para vehículos de servicio público, de acuerdo con el Departamento Comercial del Ministerio de Economía o con el organismo que

⁵⁷ Ley No. 2658 *Regula Autorización de Placas Servicio Público de 16 de noviembre de 1960*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁵⁸ Ley No. 2658 *Regula Autorización de Placas Servicio Público de 16 de noviembre de 1960*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁵⁹ Ley No. 2658 *Regula Autorización de Placas Servicio Público de 16 de noviembre de 1960*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁶⁰ Ley No. 2887 *Reformas los artículos 5, 6, 7, 9, 10, 12 y 13 de la Ley No. 2658 de 16 de noviembre de 1960 de reglamentación de las concesiones de explotación de vehículos de servicio público* de 13 de noviembre de 1961. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

lo sustituya en lo futuro, debiendo fijar tal reglamento una tarifa para vehículos grandes y otra para pequeños denominados "taxis" de acuerdo con su caballaje. La tarifa debe permitir una ganancia moderada al empresario y se fijará tomando en cuenta el costo de operación. Además, es obligatorio exhibir en lugar visible dentro del vehículo, la tarifa autorizada por las autoridades competentes. Asimismo, indica que, para autorizar la circulación de taxis será obligatorio que están equipados con su respectivo taxímetro, el cual será debidamente controlado y marchamado por el Consejo Superior del Tránsito, de acuerdo con la tarifa acordada. El Consejo Superior del Tránsito velará por el fiel cumplimiento de las tarifas, asegurará mediante revisión, cuando a bien lo tenga, el correcto funcionamiento de los taxímetros y exigirá que esos taxímetros se pongan en funcionamiento al ser ocupados los taxis por los pasajeros.⁶¹

Una importante norma de esta ley, la constituye el artículo 9 que establece que cuando el Consejo Superior del Tránsito haya comprobado que hay exceso de vehículos de servicio público operando en la ciudad capital, reglamentará su actividad con el objeto de evitar una competencia anti-económica en perjuicio de los usuarios, de los conductores o de los propietarios de vehículos. Para este efecto el Consejo oirá en forma obligatoria, a los interesados y al Ministerio de Trabajo y Previsión Social, previamente a tomar cualquier determinación al respecto.⁶²

Además, en esta ley se adicionan dos nuevos artículos a la Ley No. 2658, el número 20 el cual señala que el Consejo Superior del Tránsito llevará un registro de las concesiones y concesionarios de los vehículos de servicio público y que los derechos para operar un vehículo en servicio público, sólo podrán ser traspasados o arrendados con autorización del Consejo, o adjudicados a título de herencia. No podrán ser objeto de embargo ni de gravamen alguno y el artículo 21 que se trata de una prohibición.

La Ley No.3503 *Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965 establece la regulación para el transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos, excepto los automóviles de servicio de taxi regulados en otra ley. Es una ley que, aunque está vigente a la fecha ha recibido varias modificaciones y algunos de sus artículos originales hoy están derogados. Sin embargo, resulta

⁶¹ Ley No. 2887 *Reformas los artículos 5, 6, 7, 9, 10, 12 y 13 de la Ley No. 2658 de 16 de noviembre de 1960 de reglamentación de las concesiones de explotación de vehículos de servicio público* de 13 de noviembre de 1961. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁶² Ley No. 2887 *Reformas los artículos 5, 6, 7, 9, 10, 12 y 13 de la Ley No. 2658 de 16 de noviembre de 1960 de reglamentación de las concesiones de explotación de vehículos de servicio público* de 13 de noviembre de 1961. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

de interés revisar aquí sus artículos originales, por cuanto muestra la evolución de las concesiones.

Esta ley establece, en primer término, que el transporte remunerado de personas en vehículos automotores se trata de un servicio público cuya prestación es facultad exclusiva del Estado, el cual la podrá ejercer directamente o a través de particulares a quienes expresamente autorice de acuerdo con las normas que establezca esta ley. Pero además la ley considera esta prestación como una actividad industrial, a fin de que los concesionarios puedan acogerse a los beneficios que concede la Ley de Protección y Desarrollo Industrial. Para los efectos de esta ley, los términos siguientes se definen así:

Ruta: El trayecto que recorren, entre dos puntos llamados terminales, los vehículos de transporte remunerado de personas.

Línea: El servicio de transporte que se presta en determinada ruta.

Concesión: El derecho que otorga el Estado para explotar comercialmente una línea por medio de uno o varios vehículos.⁶³

Esta ley asigna al Ministerio de Transportes la competencia en materia de tránsito y transporte automotor de personas. Indica la ley de cita que el Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de este servicio público en forma directa o por medio de otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos para explotarlo a empresarios particulares. Este, en todo caso deberá ejercer la vigilancia, control y regulación de la actividad, con el objeto de garantizar los intereses del público. Entre las atribuciones que le asigna al Ministerio de Transportes, está la de fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas; expedir los reglamentos y adoptar las medidas que satisfagan de forma eficiente las necesidades de tránsito de vehículos y de transporte de personas. Para atender estas funciones la ley crea en el Ministerio de Transportes una Dirección General de Transporte Automotor, de la cual dependerá la Inspección de tránsito y los demás departamentos y secciones que sean necesarias.⁶⁴

El artículo 3 de esta ley establece que para la prestación del servicio público se requerirá la autorización previa del Ministerio de Transportes, sea cual fuere el tipo de vehículo a emplear y su sistema de propulsión. La referida autorización podrá consistir en una concesión o en un permiso, el

⁶³ Ley No.3503 *Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁶⁴ Ley No.3503 *Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

otorgamiento de los cuales estará sujeto a las necesidades de planeamiento del tránsito y de los transportes en el territorio de la República, de acuerdo con los estudios que al efecto lleven a cabo los departamentos de Planificación y de Transporte Automotor del Ministerio de Transportes.

Será necesaria concesión:

- a) Para explotar las líneas que se establezcan en nuevas rutas de tránsito en el territorio de la República;
- b) Para explotar nuevas líneas en las rutas existentes; y
- c) Para continuar explotando las líneas de transporte en operación.

Se requerirá permiso:

- d) Para explotar el servicio de transporte automotor remunerado con vehículos de transporte colectivo que no tengan itinerario fijo y cuyos servicios se contraten por viaje, por tiempo o en ambas formas; y
- e) Para operar automóviles de servicio público.⁶⁵

En el articulado siguiente se establecen los procedimientos para la concesión. Indicándose que la concesión para explotar una línea se adquirirá por licitación, a la cual los interesados concurrirán libremente. Las licitaciones se publicarán en el Diario Oficial y señalarán un plazo no menor de treinta días hábiles a partir de esa publicación, para la recepción de ofertas. Cuando haya varias ofertas sobre la misma línea, se adjudicará la licitación a la persona que, además de ofrecer cumplir con todos los requisitos contenidos en el cartel, demuestre en forma más efectiva su capacidad para cumplir las obligaciones que se derivan del otorgamiento de la concesión. En igualdad de condiciones se preferirá a quienes en el período inmediato anterior aparezcan registrados como concesionarios de la línea que se licita y hubieren cumplido cabalmente con los términos y prescripciones de la concesión, y en segundo lugar, a las cooperativas de usuarios que existan o se constituyan con ese fin; y al costarricense antes que al extranjero, trátase de personas físicas o jurídicas.⁶⁶

En el artículo 7 de la ley en comentario se regula el tema de las Cooperativas de Servicio Público de Transportes de Personas y se indica que es *toda sociedad de duración indefinida y de personal y capital variables e ilimitados*,

⁶⁵ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁶⁶ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

en que los asociados organizan en común sus actividades e intereses individuales, con el objeto determinado de prestar el servicio público de transportes como concesionarios del Estado, a fin de realizar el progreso económico y social propio y de las comunidades a que servirán, y sobre las bases de distribución de los saldos o excedentes a los usuarios asociados, a prorrata de la utilización que cada uno de ellos haga de la función social. Además señala que las cooperativas constituidas para la explotación de esta actividad serán calificadas como cooperativas de servicio público y gozarán de los beneficios que otorga el Código de Trabajo a esas entidades, en los renglones que el Ministerio de Transportes determine, previa consulta al Ministerio de Trabajo y Bienestar Social.⁶⁷

Asimismo, indica que corresponderá al Ministerio de Transportes el señalamiento para cada concesión, de las rutas, estaciones terminales y sitios de parada intermedios, lo mismo que la determinación de los sitios de parada de vehículos de servicio público. También por causa de utilidad pública podrá el Ministerio de Transportes modificar los señalamientos a que se refiere este artículo y el concesionario quedará sujeto a esos cambios. En tales casos, el Ministerio podrá revisar la concesión, si considera que las modificaciones alteran sensiblemente las condiciones en que fue otorgada.⁶⁸

Otra norma importante de esta ley la constituye el artículo 10, en este se detalla que la explotación de cada ruta de servicio se adjudicará de preferencia a una sola persona, física o jurídica; pero, en este último caso, el capital de la sociedad no podrá estar representado por acciones ni certificados al portador. Cuando lo exija una demanda extraordinaria del servicio, el Ministerio de Transportes podrá autorizar el establecimiento de nuevas líneas en rutas en las que haya otras líneas operando, de acuerdo con los estudios que realizará la Dirección General de Transporte Automotor. Para ello la ley establece los plazos y procedimientos al concesionario de la ruta o de lo contrario se sacará a licitación la nueva concesión, redistribuyendo las líneas o modificando los servicios, pero procurando no crear una competencia ruinosa entre los empresarios. Interesante también resulta la norma que indica que una misma persona no podrá ser dueña de dos empresas, ni socio mayoritario de más de tres empresas que operen en diferentes rutas.⁶⁹

⁶⁷ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁶⁸ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁶⁹ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

En cuanto a los pasos para obtener la concesión se establece que está se formalizará mediante contrato entre el Ministerio de Transportes y el concesionario y que las concesiones deberán ser refrendadas por la Contraloría General de la República. En estas se indicará el número de vehículos, la calidad, las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad e higiene que se exigen, así como los itinerarios, tarifas, horarios y demás condiciones. Asimismo, la ley aclara que la concesión de una línea lleva implícita para el concesionario, la obligación de poner en servicio los vehículos que sean necesarios para cumplir eficientemente todos los requerimientos del transporte. Implica asimismo la obligación de suplir vehículos adicionales para atender debidamente la demanda de los servicios, cuando lo requiera el Ministerio de Transportes.⁷⁰

En el artículo 21 se indica que el término de cada concesión será el que señale el documento en que se otorgue, y se fijará tomando en cuenta el monto de la inversión y el plazo necesario para amortizarla, pero en ningún caso podrá ser superior a diez años. La que se declare caduca, se sacará a licitación por un nuevo período, y al vencer el período se licitará una nueva concesión.⁷¹

En lo que respecta a los permisos para la explotación del servicio de transporte que se contrate por viaje o por tiempo, esta ley establece esta ley establece que serán otorgados por la Dirección General de Transporte Automotor. Cada permiso podrá amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza del servicio y las condiciones del mismo. No podrán ser mayores de dos años y podrán ser renovados con los mismos requisitos. También pueden ser revocados por incumplimiento.⁷²

La ley establece las competencias de la Inspección de Tránsito y en su artículo 27 señala que el Transporte Remunerado de Personas sólo se podrá llevar a cabo en vehículos provistos de placa de servicio público, que serán visiblemente distintas a las de los vehículos de servicio particular y las tarifas autorizadas deberán exhibirse en cada vehículo en lugar perfectamente

⁷⁰ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁷¹ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁷² Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

visible, y la infracción al aplicarlas dará derecho al Ministerio de Transportes para establecer las sanciones que el reglamento determine.⁷³

En cuanto a las tarifas, la ley establece que estas serán fijadas por la Dirección General de Transporte Automotor y aprobadas por la Comisión Técnica de Transportes y estarán sujetas a revisión o modificación cuando el interés público lo exija. La fijación de tarifas se hará dentro del principio de servicio al costo.⁷⁴

En el artículo 38 de la citada ley se establece una lista de exoneraciones a los concesionarios del Transporte Remunerado de Personas.

Por último en el transitorio primero de esta ley, se otorga a los empresarios que al entrar en vigencia esta ley se encuentren dedicados a la explotación del servicio público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos automotores en el territorio de la República, y que, de acuerdo con la presente ley, deban operar al amparo de una concesión, tendrán derecho a continuar en esa actividad por un mínimo de siete años y un máximo de diez, siempre que soliciten al Ministerio de Transportes, conforme lo dispone el artículo 15, el otorgamiento de la concesión correspondiente, la cual les será otorgada sin necesidad de que participen en licitación, a condición de que se sujeten en un todo a las prescripciones de esta ley y su reglamento, y a los requisitos de la respectiva concesión, según los señale el Ministerio. Disfrutarán de un plazo de seis meses para solicitar el otorgamiento de la citada concesión y el Ministerio tendrá un plazo igual, después de recibida la solicitud, para realizar los estudios de itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones de la línea de que se trate, y dictar su resolución. Perderán los derechos de explotación de que actualmente disfrutan, los que al expirar el término de seis meses que les concede este artículo, no hayan formulado la solicitud correspondiente, ni cumplido con los demás requisitos necesarios para el otorgamiento de la concesión.⁷⁵

Con respecto a la Ley No. 5088 *Autorización a la Cooperativa de Transportes Ferrocarrileros de Quepos R.L., para traspasar a terceros concesión Servicio Público de transporte remunerado de personas* de 26 de octubre de 1972, la cual está vigente a la fecha, se trata de una autorización particular para el

⁷³ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁷⁴ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁷⁵ Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

traspaso a terceros los derechos provenientes de la concesión de servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, que le fuera otorgada a la Cooperativa de Transportes Ferrocarrileros de Quepos R.L., por las Leyes No.3304 de 23 de julio de 1964 y No.4801 de 17 de julio de 1971, de conformidad con el trámite establecido por la Ley No.3503 de 10 de mayo de 1965.⁷⁶

La Ley No. 5406 Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Taxis de 26 de noviembre de 1973 ya derogada establece en su artículo 1 que el transporte terrestre remunerado de personas en vehículos taxis automotores se considerará servicio público. Además, la considera como una actividad industrial, a fin de que los concesionarios puedan acogerse a los beneficios que concede la Ley de Protección y Desarrollo Industrial.⁷⁷

En el artículo 4 se establece que para prestar el servicio público a que esta ley se refiere, se requerirá concesión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sean cuales fueren el tipo de vehículo por emplear y sus sistemas de propulsión. La concesión estará sujeta a las necesidades de planeamiento del tránsito y los transportes en el territorio de la República, de acuerdo con los estudios que al efecto lleven a cabo los Departamentos de Planificación y el de Transporte Automotor del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previa audiencia a las organizaciones gremiales mayoritarias. También se indica en la ley que por causa de utilidad pública podrá el Ministerio modificar los señalamientos de paradas y el concesionario quedará sujeto a esos cambios. En tales casos, el Ministerio podrá revisar la concesión si considera que las modificaciones alteran sensiblemente las condiciones en que fue otorgada y que las concesiones sólo podrán traspasarse previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Son inembargables, salvo cuando hayan sido dadas en garantía de un traspaso autorizado por el Ministerio.⁷⁸

Luego la ley establece las obligaciones para los concesionarios de taxis y las atribuciones de la Comisión Técnica de transportes. Posterior a esto establece la norma sobre la posible caducidad de la concesión por deficiencias

⁷⁶ Ley No. 5088 *Autorización a la Cooperativa de Transportes Ferrocarrileros de Quepos R.L., para traspasar a terceros concesión Servicio Público de transporte remunerado de personas* de 26 de octubre de 1972. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁷⁷ Ley No. 5406 *Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Taxis* de 26 de noviembre de 1973. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁷⁸ Ley No. 5406 *Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Taxis* de 26 de noviembre de 1973. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

comprobadas en el servicio o por el incumplimiento de algunas de las condiciones en que fue otorgada.

Una norma relevante en cuanto a las concesiones en esta ley, es el artículo 12 el cual indica que las concesiones para la explotación del servicio de taxi serán expedidas por la Dirección General de Transporte Automotor. Cada concesión podrá amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza del servicio que se pretenda prestar y con lo que dispongan la presente ley y su reglamento. Su vigencia será de dos años y podrán ser renovadas. Antes de resolver las solicitudes de concesión o de renovación de una anterior, la Dirección oírá por cuarenta y cinco días a las organizaciones gremiales de los otros concesionarios, para que en ese plazo formulen las observaciones pertinentes.⁷⁹

En cuanto al régimen tarifario y de exenciones, esta ley conserva la normativa similar a la Ley No.3503.

Interesante de analizar a propósito de la problemática del transporte en nuestro país, es el Veto No. 5458.- Reforma Ley Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores N° 3503, porque expone muy claramente en 1973, las realidades y los problemas de esta actividad y que se prolongan hasta nuestros días. (Ver Anexo No.1)

Posteriormente la Ley No.5523 *Reforma Ley Transporte Remunerado en Vehículos* del 7 de mayo de 1974 y hoy vigente reforma los artículos 14, 21 y 22 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, No.3503 de 10 de mayo de 1965 y sus reformas indicando en el artículo 14 que las concesiones son inembargables e intransferibles total o parcialmente excepto lo estipulado en el artículo 11 de esta ley y las transferencias de los derechos concedidos por muerte del concesionario, siempre y cuando exista demostración fehaciente ante la vía que corresponda, de que la Comisión Técnica de Transportes aprueba y considera al o los herederos o representantes legales capaces de prestar el servicio eficaz y económicamente.⁸⁰

Por otra parte en el artículo 21 de esta reforma se indica que el término de la concesión será el que señale el contrato-concesión y se fijará tomando en cuenta el monto de la inversión y el plazo para amortizarlo y obtener una ganancia justa; *podrá ser de hasta siete años pero podrá ser renovado si el concesionario ha cumplido a cabalidad con todas y cada una de sus*

⁷⁹ Ley No. 5406 Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Taxis de 26 de noviembre de 1973. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁸⁰ Ley No.5523 *Reforma Ley Transporte Remunerado en Vehículos* del 7 de mayo de 1974. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

obligaciones, y se ha comprometido formalmente a cumplir con las disposiciones que se establezcan conforme a la Ley No.3503.⁸¹

Y como será una constante de la legislación de transportes por la vía de un artículo transitorio se abre la posibilidad de que los actuales concesionarios que llegaren a tener caducos los derechos en razón del vencimiento del período de la respectiva concesión, puedan solicitar una prórroga o renovación de conformidad con lo estipulado en esta ley y el cumplimiento de los requisitos que se establezcan conforme a la Ley No.3503. La solicitud de renovación deberá plantearse ante la Comisión Técnica de Transportes dentro del año anterior al vencimiento de la concesión.⁸²

Al aprobarse la Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996 vigente a la fecha, se le otorgan a la institución creada competencias en el sector de transportes y relacionadas con el otorgamiento de las concesiones que es importante reseñar aquí.

En primer término, en el artículo 10 se establece que el ente encargado de otorgar el permiso o la concesión para prestar un determinado servicio público, establecerá el ámbito de competencia del prestador y en el artículo 11 se indica que en la concesión o el permiso se establecerán los derechos y las obligaciones de los prestadores, a fin de no perjudicar el uso de los bienes nacionales ni los derechos de terceros legalmente adquiridos. Asimismo, en el artículo 15 se establecen las causales de caducidad entre las que se señalan las siguientes:

- a) La renuncia del prestador, sin perjuicio de las responsabilidades que le correspondan.
- b) Fuerza mayor o caso fortuito que altere las condiciones básicas de la concesión o el permiso, de acuerdo con el Código Civil.
- c) La pérdida decidida por la Asamblea Legislativa, de la condición de servicio público de la labor que se realiza.⁸³

Importante son las competencias que le establece esta ley a la ARESEP en materia de fijación de tarifas y que ha creado un permanente conflicto con la Comisión Técnica de Transportes y el Consejo Técnico de Transportes que se encarga del tema en el Ministerio de Transportes. Los artículos que se relacionan con este tema son los siguientes:

Artículo 30.- Solicitud de fijación o cambios de tarifas y precios

⁸¹ Ley No.5523 *Reforma Ley Transporte Remunerado en Vehículos* del 7 de mayo de 1974. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁸² Ley No.5523 *Reforma Ley Transporte Remunerado en Vehículos* del 7 de mayo de 1974. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁸³ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Los prestadores de servicios públicos, las organizaciones de consumidores legalmente constituidas y los entes y órganos públicos con atribución legal para ello, podrán presentar solicitudes de fijación o cambios de tarifas. La Autoridad Reguladora estará obligada a recibir y tramitar esas peticiones, únicamente cuando, al presentarlas, cumplan los requisitos formales que el Reglamento establezca. Esta Autoridad podrá modificar, aprobar o rechazar esas peticiones. De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones de tarifas serán de carácter ordinario o extraordinario.

De acuerdo con las circunstancias, las fijaciones tarifarias serán de carácter ordinario o extraordinario. Serán de carácter ordinario aquellas que contemplen factores de costo e inversión, de conformidad con lo estipulado en el inciso b) del Artículo 3, de esta ley. Los prestadores deberán presentar, por lo menos una vez al año, un estudio ordinario. La Autoridad Reguladora podrá realizar de oficio, modificaciones ordinarias y deberá otorgarles la respectiva audiencia según lo manda la ley.

Serán fijaciones extraordinarias aquellas que consideren variaciones importantes en el entorno económico, por caso fortuito o fuerza mayor y cuando se cumplan las condiciones de los modelos automáticos de ajuste. La Autoridad Reguladora realizará, de oficio, esas fijaciones.

Artículo 31.- Fijación de tarifas y precios.

Para fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, la Autoridad Reguladora tomará en cuenta las estructuras productivas modelo para cada servicio público, según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad de que se trate y el tamaño de las empresas prestadoras. En este último caso, se procurará fomentar la pequeña y la mediana empresa. Si existe imposibilidad comprobada para aplicar este procedimiento, se considerará la situación particular de cada empresa.

Los criterios de equidad social, sostenibilidad ambiental, conservación de energía y eficiencia económica definidos en el Plan nacional de desarrollo, deberán ser elementos centrales para fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos. No se permitirán fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras del servicio público.

La Autoridad Reguladora deberá aplicar modelos de ajuste anual de tarifas, en función de la modificación de variables externas a la administración de los prestadores de los servicios, tales como inflación, tipos de cambio, tasas de interés, precios de hidrocarburos, fijaciones salariales realizadas por el Poder Ejecutivo y cualquier otra variable que la Autoridad Reguladora considere pertinente.

De igual manera, al fijar las tarifas de los servicios públicos, se deberán contemplar los siguientes aspectos y criterios, cuando resulten aplicables:

- a) Garantizar el equilibrio financiero.
- b) El reconocimiento de los esquemas de costos de los distintos mecanismos de contratación de financiamiento de proyectos, sus formas especiales de pago y sus costos efectivos; entre ellos, pero no limitados a esquemas tipo B: (construya y opere, o construya, opere y transfiera, BOO), así como

arrendamientos operativos y/o arrendamientos financieros y cualesquiera otros que sean reglamentados.

c) La protección de los recursos hídricos, costos y servicios ambientales.

Artículo 32.- Costos sin considerar

No se aceptarán como costos de las empresas reguladas:

a) Las multas que les sean impuestas por incumplimiento de las obligaciones que establece esta ley.

b) Las erogaciones innecesarias o ajenas a la prestación del servicio público.

c) Las contribuciones, los gastos, las inversiones y deudas incurridas por actividades ajenas a la administración, la operación o el mantenimiento de la actividad regulada.

d) Los gastos de operación desproporcionados en relación con los gastos normales de actividades equivalentes.

e) Las inversiones rechazadas por la Autoridad Reguladora por considerarlas excesivas para la prestación del servicio público.

f) El valor de las facturaciones no cobradas por las empresas reguladas, con excepción de los porcentajes técnicamente fijados por la Autoridad Reguladora.

Artículo 33.- Justificación de las peticiones

Toda petición de los prestadores sobre tarifas y precios deberá estar justificada. Además, los solicitantes tendrán que haber cumplido con las condiciones establecidas, por la Autoridad Reguladora, en anteriores fijaciones o en intervenciones realizadas en el ejercicio de sus potestades antes de la petición.

Artículo 34.- Irretroactividad

Las tarifas y los precios que fije la Autoridad Reguladora regirán a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta o a partir del momento en que lo indique la resolución correspondiente y, en ningún caso, podrán tener efecto retroactivo.

Artículo 37.- Plazo para fijar precios y tarifas

La Autoridad Reguladora resolverá en definitiva toda solicitud de fijación o cambio ordinario de tarifas, en un plazo que no podrá exceder de treinta (30) días naturales posteriores a la fecha de la celebración de la audiencia. Si, pasado ese término, quien, de conformidad con esta Ley, deba resolver, no ha tomado la decisión correspondiente, será sancionado por el regulador general de la Autoridad Reguladora, con suspensión del cargo hasta por treinta (30) días. La suspensión dos veces o más en un mismo año calendario, se considerará falta grave y constituirá causal de despido sin responsabilidad patronal.⁸⁴

Resulta importante anotar que en la Ley No.7593 que crea la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos se introducen por la vía de la modificación, cambios a las leyes de transportes. En primer término, se

⁸⁴ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

reforman los artículos 1, 2, 4, 10, 12, 17, 25, 30 y 31 de la Ley No. En el artículo 1 se establece que el transporte remunerado de personas en vehículos automotores es un servicio público regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La prestación es delegada en particulares a quienes autoriza expresamente, de acuerdo con las normas aquí establecidas. También se definen los conceptos de ruta, línea, concesión, tarifa. Para los efectos de esta ley, los términos siguientes se definen así:

Ruta: Trayecto que recorren, entre dos puntos llamados terminales, los vehículos de transporte remunerado de personas.

Línea: Servicio de transporte que se presta en determinada ruta.

Concesión: Derecho que el Estado otorga, previo trámite de licitación pública, para explotar comercialmente una línea por medio de uno o varios vehículos colectivos, tales como autobuses, busetas, microbuses o similares.

Tarifa: Retribución económica fijada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como contraprestación por el servicio de transporte.

ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos."⁸⁵

En la modificación al artículo 2 de ley No. 3503 se establece la competencia del Ministerio de Transportes la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas y cuáles tareas debe cumplir.

"Artículo 2.- Es competencia del Ministerio de Transportes lo relativo al tránsito y transporte automotor de personas en el país. Este Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para explotarlos.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas. El control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados, se ejercerá conjuntamente con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para garantizar la aplicación correcta de los servicios y el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales correspondientes.

A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

- a) Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas.
- b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense.
- c) Adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.
- d) Realizar los estudios técnicos indispensables para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.

⁸⁵ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Para atender estas funciones, en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes existirán los órganos internos necesarios." ⁸⁶

En la modificación al artículo 4 de la Ley No. 3503 se indica que la concesión para explotar una línea se adquirirá por licitación, a la cual los interesados concurrirán libremente. Sólo se licitará la explotación de una línea cuando el Ministerio de Obras Públicas y Transportes haya establecido la necesidad de prestar el servicio, de acuerdo con los estudios técnicos aprobados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos; además, deberán probar que no se está creando una competencia ruinosa en contra de los concesionarios establecidos. Los interesados en la licitación deberán demostrar, entre otras cosas, capacidad financiera, técnica y administrativa; experiencia; honorabilidad y cumplimiento de las obligaciones contraídas anteriormente con el Estado, si fuera del caso, como concesionario o permisionario de transporte y en el cambio al artículo 10 se indica que la explotación de cada línea de servicio se adjudicará de preferencia a una sola persona, física o jurídica; pero, en este último caso, el capital de la sociedad no podrá estar representado por acciones ni certificados al portador. Cuando lo exija una demanda extraordinaria del servicio, el Ministerio de Transportes podrá autorizar el establecimiento de nuevas líneas en rutas en las que haya otras líneas, de acuerdo con los estudios que realizará la Dirección General de Transporte Automotor. Antes de establecer una nueva línea, se otorgará un plazo no menor de treinta días ni mayor de noventa al concesionario de la ruta en cuestión, para que aumente la capacidad del transporte o la frecuencia del servicio o sustituya sus vehículos por otros que satisfagan los requisitos de higiene y eficiencia exigidas para prestar el servicio público. Si el citado concesionario no cumple con esa obligación en el plazo señalado, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con base en estudios técnicos aprobados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, licitará una nueva concesión, distribuirá las líneas en la forma más adecuada, modificándolas si es preciso, sin crear una competencia ruinosa entre los concesionarios.⁸⁷

A partir de la modificación al artículo 12 de la Ley No.3503 contenida en la Ley No.7593 de ahora en adelante la concesión se formalizará mediante contrato que suscriban el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el concesionario y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos lo refrendará e inscribirá en el Registro de concesiones y permisos que llevará ese Ministerio. Además, establece en el cambio al artículo 25, que los permisos para explotar el transporte automotor de personas en vehículos colectivos, excepto los automóviles de servicio público que se contraten por viaje o por tiempo, serán

⁸⁶ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁸⁷ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

expedidos por la Comisión Técnica de Transportes. Cada permiso podrá amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza del servicio que se pretenda prestar y lo dispuesto en la presente ley y su reglamento. Los permisos serán revocables por incumplir las condiciones incluidas en ellos o por disposición justificada de la Comisión Técnica de Transportes. Por eso, se entenderá que los permisos no conceden derechos subjetivos al titular. Los permisos se prolongarán por un plazo hasta de dos años y podrán ser prorrogados si se ajustan a las ordenanzas de la citada Comisión.⁸⁸

En lo que respecta a las obligaciones del empresario de transporte remunerado de personas, la modificación al artículo 17 de la Ley No. 3503 establece las siguientes:

- a) No cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Técnica de Transportes.
- b) Realizar el transporte en toda la ruta especificada en la concesión y efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados.
- c) Sustituir los vehículos que, temporal o definitivamente, se retiran del servicio, por otros de capacidad igual o mayor, características idénticas y calidad igual o mejor.
- d) Llevar la contabilidad de los ingresos y gastos de operación, de conformidad con las normas contables generalmente aceptadas; poner esa contabilidad a disposición del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y suministrar los datos estadísticos e informes sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio, así como los comprobantes que ambas instituciones requieran. El concesionario deberá presentar esta información, por lo menos, una vez al año y cuando lo dispongan el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
- e) No suspender la prestación del servicio durante la vigencia de la concesión.⁸⁹

En relación al tema tarifas en la misma ley No. 7593 que crea y le establece las competencias a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en esta materia, se modifica el artículo 30 de la Ley No. 3503 para asignarle a la Comisión Técnica de Transportes la fijación de las tarifas aplicadas al servicio público de transporte automotor. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos las aprobará, improbará o modificará. Además, se indica que las tarifas deberán cubrir la totalidad de los costos reales, en condiciones normales de productividad y organización. Permitirán una amortización

⁸⁸ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁸⁹ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

adecuada y un razonable beneficio empresarial, reconociendo otros elementos complementarios justificados. Por su parte en el artículo 31 se señala que en cada concesión o permiso que se otorgue, se hará constar la tarifa por el servicio de transporte. Deberá mostrarse en las unidades respectivas, fijarse en terminales y paradas y darle la publicidad permanente para brindar una mayor información a los usuarios. También las tarifas podrán ser revisadas de las siguientes formas:

a) Por acción directa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Cada concesión o permiso se revisará en forma obligatoria anualmente, sin perjuicio de que la revisión se repita si la situación económico-financiera de las empresas lo exige.

b) Por gestión del concesionario o permisionario, quien deberá demostrar lo siguiente:

1.- Que la estructura de costos de la fijación tarifaria vigente ha variado de modo tal que se altere en más de un cinco por ciento (5%) el equilibrio económico del servicio, lo que le impide cumplir con sus obligaciones contractuales y recuperar la inversión y su razonable beneficio.

2.- Que los mayores costos de operación, más la retribución correspondiente se justifiquen por medio de un estudio económico-financiero, hecho y firmado por un contador público autorizado.

3.- Que se ha cumplido con las normas que, sobre eficiencia, continuidad y seguridad, ha indicado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la concesión respectiva o en su caso, el compromiso real de mejorar el servicio con el aporte económico del ajuste tarifario.

Las solicitudes de ajuste tarifario podrán realizarse si se cumplen los supuestos descritos anteriormente.

El interesado deberá pagar un canon, fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que refleje el costo administrativo y trámite de las solicitudes.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes resolverá la solicitud del interesado dentro de treinta días naturales. Si transcurrido el plazo no se resuelve, el interesado podrá gestionar su caso directamente ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, previo depósito de la garantía dispuesta en resolución general de esa entidad. Si en un término de treinta días naturales la Autoridad no se pronuncia, se aplicará lo dispuesto en el Artículo 37 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Si el recurso de apelación por denegación del ajuste tarifario es evidentemente infundado, la Autoridad Reguladora ejecutará la garantía rendida dentro del plazo de quince días posteriores a la fecha de la resolución correspondiente.⁹⁰

Como se evidencia, con estas modificaciones se crea un traslape de competencias en materia tarifaria entre la ARESEP y la Comisión Técnica de Transportes que ha sido motivo de permanente conflicto.

⁹⁰ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

También en la ley No.7593 se modifican los artículos 29 y 30 de la Ley de Administración Vial, N°. 6324, del 24 de mayo de 1979 que se refieren a los procedimientos de apelación y la ley reguladora del transporte remunerado de personas en vehículos taxi, N°.5406, del 31 de octubre de 1973, reformando los artículos 2, 4, 9, 10, 12, 17 y 18. Específicamente en el artículo 2 le establece la competencia al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en lo relativo al transporte remunerado de personas por automóvil en la modalidad de taxi. Se indica que el Ministerio prestará tales servicios por medio de particulares, cooperativas y asociaciones de taxista y que, para ello, mediará licitación pública y contrato de concesión.

Además, indica que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la regulación, el control y la vigilancia del servicio público concesionado y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos será la instancia superior. A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá fijar paradas, condiciones y tarifas, en beneficio del usuario; expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre el tránsito y el transporte en taxi por el territorio nacional y adoptar las medidas del caso para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas, así como la uniformidad de condiciones técnicas, de seguridad, de atención al usuario y cualesquiera otras que garanticen eficiencia en la prestación del servicio.⁹¹

En el artículo 4 de la ley No. 5406 que se modifica, se señala que para prestar el servicio público a que esta ley se refiere, se requerirá concesión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sean cuales fueren el tipo de vehículo por emplear y sus sistemas de propulsión y que las licitaciones estarán sujetas a los estudios técnicos, jurídicos y administrativos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para justificar el servicio y además la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos deberá aprobar estos estudios.⁹²

Por otro lado, en la modificación al artículo 9, se indica que la Comisión Técnica de Transportes será el órgano encargado de conocer y resolver, en primera instancia, lo referente a las licitaciones y los contratos de concesión para servicios de transporte automotor público en automóviles en la modalidad de taxi. Las resoluciones y los acuerdos de esta Comisión tendrán recursos de revocatoria y apelación ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

⁹¹ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁹² Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Asimismo, en materia de concesiones, el artículo 12 que se modifica establece que, las concesiones para la explotación del servicio de taxi serán expedidas por la Dirección General de Transporte Automotor. Cada concesión podrá amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza del servicio que se pretenda prestar y con lo que dispongan la presente ley y su reglamento. La vigencia de cada concesión será de siete años y podrá ser renovada. Antes de resolver las solicitudes de concesión o de renovación de una anterior, la Dirección oírá por cuarenta y cinco días a las organizaciones gremiales de los otros concesionarios, para que en ese plazo formulen las observaciones pertinentes.⁹³

Y nuevamente en materia de tarifas se establece en el artículo 17 que la Comisión Técnica de Transportes fijará las tarifas aplicadas al servicio público automotor por automóvil en la modalidad de taxi y las aprobará la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Para fijar la tarifa, la Comisión deberá respaldar ese acto con estudios técnicos que establezcan, para esos efectos, la cobertura total de los costos razonables que garanticen y justifiquen la prestación óptima del servicio. La Comisión fijará la tarifa por lo menos una vez al año. La Comisión Técnica de Transportes tendrá un plazo de treinta días naturales para dictar la resolución respectiva. Transcurrido ese período sin resolución, la parte interesada podrá plantear la gestión ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que la reconocerá y resolverá dentro de los treinta días naturales siguientes. Si en ese plazo, la Autoridad no se pronuncia, se aplicará lo dispuesto en el Artículo 37 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.⁹⁴

Y Nuevamente tenemos que en esta ley No. 7593 que crea la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos se crea una norma transitoria, la VII para autorizar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que, durante un plazo improrrogable de doce meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, pueda otorgar nuevos permisos de transporte público de personas, modalidad taxi. Para esto, deberá considerar los estudios técnicos y los dictados de la presente ley. Además, conservarán su derecho por un plazo de treinta y seis meses más, los permisionarios que, al entrar en vigencia esta ley, gocen de un permiso de transporte público de personas en la modalidad taxi y cumplan con los requisitos solicitados cuando se les otorgó el permiso. Cumplido el término señalado, deberá publicarse el cartel de licitación de concesiones para este tipo de servicio público lo cual obliga a que, una vez resuelto y firme el concurso, los permisos otorgados queden

⁹³ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁹⁴ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

fuera de circulación.⁹⁵ Como se ha indicado, nuevamente se extienden los plazos, en este caso a los permisionarios del transporte modalidad taxi para continuar la actividad, esto fomenta la precariedad de la situación del transporte remunerado de personas.

La Ley No. 7964 *Reforma a de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores* del 21 de diciembre de 1999, hoy vigente establece en su artículo único, la modificación del artículo 14 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en vehículos Automotores, No. 3503, de 10 de mayo 1965 en dos sentidos; la posibilidad de ceder la concesión y la posibilidad del agrupamiento de empresas operadoras bajo el esquema de consorcios operativos. Ambas regulaciones, a nuestro criterio, pueden resultar inadecuadas cuando la fiscalización del sector es débil o inoperante. A continuación, el texto de la ley:

ARTÍCULO ÚNICO. - Modifícase el artículo 14 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en vehículos Automotores, No. 3503, de 10 de mayo 1965. El texto dirá:

“Artículo 14.- Las concesiones que otorga esta ley son inembargables y, en principio, intransferible total o parcialmente; sin embargo, este derecho podrá cederse previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, siempre y cuando el cesionario cumpla los requisitos para optar a la concesión. El órgano competente verificará el cumplimiento de estos requisitos.

Asimismo, podrán transferirse los derechos concedidos por muerte del concesionario, siempre que exista, ante la vía que corresponda, demostración fehaciente de que el órgano competente aprueba o considera a los herederos o representantes legales capaces de prestar el servicio eficaz y económicamente.

De comprobarse que estas previsiones han sido incumplidas o se trata de alguna forma directa o indirecta de actuar, el órgano competente deberá caducar los derechos concesionados.

El órgano competente podrá autorizar a la empresa operadora del servicio su agrupamiento bajo el esquema de consorcios operativos o el de fusión de empresas o corporaciones de transportes, con el propósito de salvaguardar los intereses de los usuarios y mayor

⁹⁵ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

ordenamiento técnico del servicio, cuando por razones de interés público la operación del servicio lo requiera.⁹⁶

La Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999 también vigente, establece en su artículo 1º una lista de definiciones del sector y en su artículo 2 regula la naturaleza del servicio, estableciendo que, el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi se considera un servicio público que se explotará mediante la figura de la concesión administrativa con los procedimientos especiales establecidos en esta ley y su reglamento, o del permiso en el caso de servicios especiales estables de taxi, de conformidad con lo establecido en el inciso a) del artículo 7 de esta ley.⁹⁷

Asimismo, establece que el transporte remunerado de personas, que se realiza por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis, automóviles y cualquier otro tipo de vehículo automotor, ya sea que se ofrezca al público en general, a personas usuarias o a grupos determinados de personas usuarias con necesidades específicas que constituyen demandas especiales, es un servicio público del cual es titular el Estado. Lo anterior independientemente del grado de intervención estatal en la determinación del sistema operativo del servicio o en su fiscalización, determinando claramente que será necesaria concesión para explorar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad taxi, en las bases de operación debidamente autorizadas, de conformidad con lo establecido en los incisos b) y c) del artículo 1 de esta ley. Esta modalidad también incluye la prestación del servicio al domicilio o lugar donde se encuentre la persona usuaria, en respuesta a la solicitud expresa de este al prestador del servicio regular de taxi, por alguno de los medios con que este cuenta para tales efectos y se requerirá permiso para explotar el servicio de transporte automotor remunerado de personas modalidad servicio especial estable de taxi, en los casos en que el servicio se brinde de puerta a puerta, para satisfacer una necesidad de servicio limitado, residual y dirigido a un grupo cerrado de personas diferente del que se presta, de conformidad con el párrafo anterior.⁹⁸

⁹⁶ Ley No. 7964 *Reforma a de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores* del 21 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁹⁷ Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

⁹⁸ Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Los permisos para explotar el transporte automotor de personas en la modalidad servicio especial estable de taxi serán expedidos por el Consejo de Transporte Público, previa presentación de la copia certificada del contrato o los contratos suscritos con las personas, las instituciones o las empresas que hacen uso de su servicio. A cada persona física solo se le otorgará un permiso; estas personas podrán agruparse en una persona jurídica, adquiriendo responsabilidad solidaria. El vehículo amparado al permiso deberá ser propio o arrendado mediante leasing financiero. De incumplirse las condiciones en que originariamente se otorgó el permiso, este se podrá revocar por disposición justificada del Consejo de Transporte Público.⁹⁹

En el artículo 3 de la ley de cita se establece que el Consejo de Transporte Público, órgano de desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes se encargará de regular y controlar en todo el territorio nacional el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi y que para la prestación del servicio de taxi, se requerirá obtener del Consejo, el otorgamiento de una concesión administrativa, la cual se adjudicará por medio del procedimiento especial abreviado dispuesto en la presente ley. Por su parte, en el artículo 4 se establecen los principios generales del servicio público, tales como:

- a) Principio de uniformidad: Establecer y mantener un sistema uniforme, diseñado por bases de operación que se crearán de acuerdo con los estudios de oferta y demanda.
- b) Principio de satisfacción: Satisfacer, con eficiencia, seguridad y comodidad, las necesidades de transporte de los usuarios del servicio de taxi.
- c) Principio democratizador: Promover la democratización del servicio de taxi, con la adjudicación de una sola concesión por particular.¹⁰⁰

Por ser el tema de este aparatado se cita completo el artículo 29 de la ley en comentario, por cuanto regula el tema de la concesión administrativa o permiso para los servicios de transporte modalidad taxi. Veamos:

ARTÍCULO 29.- Concesión administrativa previa o permiso para servicios especiales estables de taxi

1.- Para la prestación del servicio de taxi se requiere obtener de previo una concesión administrativa otorgada por el Consejo, sujeta a las siguientes condiciones:

⁹⁹ Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁰⁰ Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

- a) Las concesiones administrativas de servicio remunerado de personas en la modalidad de taxi estarán subordinadas a los estudios técnicos de oferta y demanda aprobados por el Consejo.
- b) Las concesiones se otorgarán por base de operación, según los criterios técnicos correspondientes, *por plazos prorrogables de diez años a solicitud de la persona concesionaria*, previo cumplimiento de la licencia C-1 al día. El Consejo podrá autorizar la existencia de bases de operación especiales con fines turísticos, dependiendo de las características de la zona o del área geográfica, las cuales se determinarán mediante un reglamento especial, de acuerdo con los principios fundamentales de esta ley.
- c) Se otorgará una sola concesión administrativa por particular, la cual amparará la explotación del servicio público con un vehículo.
- d) Ninguna persona adjudicataria de una concesión podrá compartir, total ni parcialmente, los derechos de concesión adjudicados a otra que, a su vez, sea adjudicataria de otra concesión de servicio público remunerado de personas, en otras modalidades de transporte terrestre.
- e) Las concesiones se otorgarán por medio del procedimiento especial abreviado dispuesto en las presentes normas. Ningún gestor interesado de puertos y aeropuertos podrá ser concesionario de los servicios de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi; tampoco se le permitirá brindar este servicio en ninguna modalidad.

2.- Para la prestación del servicio especial estable de taxi, a que se refiere el artículo 2 de esta ley, se requiere obtener un permiso otorgado por el Consejo de Transporte Público, sujeto a las siguientes condiciones:

- a) Las personas permisionarias especiales estables de taxi de este servicio estarán limitadas a prestar el servicio dentro de un área geográfica que se determinará en razón de la patente autorizada.
- b) Ninguna persona permisionaria podrá compartir, total ni parcialmente, los derechos del permiso otorgado a otro que a su vez sea titular de otro permiso de servicio público remunerado de personas.
- c) Los vehículos con los cuales se desarrolle la prestación de servicio público modalidad especial estable de taxi, no podrán tener las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión para prestar el servicio en una determinada base de operación autorizada por el Consejo de Transporte Público, tales como el color rojo, el uso de rótulos luminosos o no luminosos, calcomanías, el uso del taxímetro y otros similares, tal como lo defina el reglamento de rigor, así como cualquier otro distintivo que pueda inducir a error a las personas usuarias del servicio de taxi. Además, deberán cumplir los requisitos de circulación que establece la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas. Estos automotores no podrán tener una antigüedad superior a los diez años, contados desde su año de fabricación.

d) Los vehículos autorizados para el servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse o realizar abordaje o desabordaje de personas en las paradas dedicadas a las demás modalidades de transporte público. Las bases de operación del servicio especial estable de taxi deberán estar ubicadas a una distancia de ciento cincuenta metros, como mínimo, de las terminales oficiales de autobuses y taxis.

e) Las personas permisionarias de servicio especial estable de taxi no podrán estacionarse en ningún lugar de la vía pública para ofrecer sus servicios al público en general. Tampoco, podrán circular en demanda de pasajeros por las vías públicas.

f) Cuando los automotores deban detenerse frente a edificaciones públicas, parques, centros educativos, centros comerciales, muelles, puertos, aeropuertos, iglesias, hospitales o lugares similares, será por el tiempo estrictamente necesario para permitir el abordaje y desabordaje de sus propias personas usuarias.

g) Quien presente una solicitud para explotar un servicio especial estable de taxi deberá presentar certificación de que se encuentra debidamente inscrito y al día con sus obligaciones en la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS); estar inscrito como contribuyente en el Ministerio de Hacienda; estar al día en el pago del impuesto de la renta; contar con una póliza de seguros que cubra íntegramente su responsabilidad civil por lesión o muerte de terceros y daños a la propiedad de terceros, y mantenerla vigente durante todo el período que dure el permiso y la patente municipal correspondiente, de acuerdo con la legislación vigente y los demás requisitos que procedan reglamentariamente.

h) En razón de los principios de proporcionalidad, razonabilidad y necesidad, el porcentaje autorizado de servicios especiales estables de taxi no podrá superar el tres por ciento (3%) de las concesiones autorizadas por base de operación.

i) El Estado está en la obligación de garantizarles el equilibrio económico y financiero del contrato a las personas concesionarias, evitando una competencia que pueda ser ruinoso, producto de una concurrencia de operadores en una zona determinada que pueda ser superior a la necesidad de esa demanda residual de la zona operacional donde se autorice la prestación del servicio, dado que cada zona presenta características diferentes entre una y otra, autorizando el número de permisos que considere necesarios.

j) Una vez otorgado el permiso, las personas permisionarias deberán portar el original o la copia certificada del contrato suscrito con las personas a las que se les brinda el servicio.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin

perjuicio de que el Consejo de Transporte Público pueda cancelar el permiso.¹⁰¹

Como se observa el artículo 29 de la Ley No.7969 es bastante claro en cuanto a las modalidades de transporte remunerado de personas en vehículos taxi y los requisitos para obtener la concesión administrativa o bien, el permiso. En los artículos siguientes se establece el procedimiento, sea la convocatoria a concurso, los requisitos de calificación, los requisitos de las ofertas, la tabla de evaluación de ofertas, el plazo para comunicar resultados de estudio y calificación de ofertas, la forma de adjudicación y un procedimiento de carácter aleatorio. También en el articulado, se establecen los procedimientos para la modificación del contrato de concesión, para la cesión del contrato de concesión y para el traspaso de beneficio de la concesión en el servicio público de taxi por muerte de la persona concesionaria.¹⁰²

En lo que respecta a tarifas esta ley le otorga la competencia a la ARESEP a solicitud del Consejo de Transporte Público quien deberá solicitar la fijación de las tarifas aplicables a la prestación del servicio remunerado de transporte público automotor, en todas sus modalidades. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos las aprobará, improbará o modificará, respaldando sus actuaciones en los estudios técnicos, jurídicos, administrativos, económicos y financieros que determine y estime conveniente realizar o solicitar. Los prestatarios y usuarios del servicio de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, así como las entidades, públicas o privadas, con facultades para ello, podrán presentar solicitudes de cambio de tarifas y precios debidamente razonadas. Estas solicitudes deberán ser acompañadas de los estudios técnicos necesarios que las justifiquen. Cuando las solicitudes cumplan los requisitos formales reglamentarios, la Autoridad estará obligada a recibir y tramitarlas, a fin de modificarlas, aprobarlas o rechazarlas. Sin excepción, todo concesionario del servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, deberá proveer el vehículo con el que presta tal servicio de un sistema de medición en perfecto estado de funcionamiento, que le permita al usuario saber con exactitud la suma por pagar según la distancia reconocida. Este sistema deberá ser autorizado por el Consejo y

¹⁰¹ Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁰² Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

revisado periódicamente por él para verificar que se acaten las tarifas fijadas por la Autoridad.¹⁰³

Nuevamente en los artículos transitorios se establecen plazos para que continúe prestándose el servicio hasta que se realice el proceso de adjudicación de las concesiones y permisos. Por la importancia del tema se citan completos los primeros artículos transitorios:

TRANSITORIO I.- Durante el lapso que transcurra entre la publicación de la presente ley y la primera adjudicación de concesiones conforme a ella, se autoriza a los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte público remunerado de personas en la modalidad de taxi, que estén brindando este servicio, para continuar prestándolo en las mismas condiciones que hasta ahora.

TRANSITORIO II.- El Poder Ejecutivo designará, dentro de los treinta días siguientes a la vigencia de esta ley, un Consejo de Transporte Público provisional, cuyo nombramiento durará, en forma improrrogable, treinta meses; deberá contar con la representación de cada sector, según lo dispuesto en el artículo 8. Dicho Consejo provisional, en el momento de asumir sus funciones se abocará a la organización y conclusión del primer procedimiento especial abreviado y la adjudicación de concesiones de servicio remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi conforme a esta ley. Este primer procedimiento especial abreviado deberá concluirse dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes por medio del presupuesto nacional, financiará el funcionamiento del Consejo de Transporte Público y el Tribunal Administrativo durante el período de transición, mientras la Contraloría General de la República aprueba los cánones correspondientes, conforme al capítulo V de la presente ley.

TRANSITORIO III.- Durante el primer año de vigencia de esta ley, se autoriza a quienes resulten concesionarios de acuerdo con lo aquí establecido, para que presten el servicio de transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi, con el mismo automóvil que han venido utilizando en tal actividad, mientras adquieren un vehículo que reúna las condiciones ordenadas por esta ley y su reglamento. Transcurrido el término indicado, el Consejo suspenderá el derecho a quienes incumplan esta disposición.

TRANSITORIO VI. - Únicamente para el primer concurso posterior a la entrada en vigencia de la presente ley, se pondrá a disposición la siguiente cantidad de concesiones por provincia: Alajuela, 1883;

¹⁰³ Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Heredia, 995; Guanacaste, 563; Limón, 890; San José, 7.464; Cartago, 940; Puntarenas, 940.

La totalidad de estas concesiones administrativas serán adjudicadas de conformidad con el inciso d) del artículo 1) por base de operación, para lo cual el MOPT tendrá un plazo máximo de treinta días naturales para asignarlas. En el primer concurso, el Consejo de Transporte Público deberá asignar la totalidad de estas concesiones administrativas.

Inmediatamente después de adjudicado el primer concurso, el Consejo procederá a efectuar los estudios de demanda correspondientes, conforme a esta ley.¹⁰⁴

La Ley No.8456 *Reforma a la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* No.7969, del 14 de setiembre del 2005, establece en su artículo único una adición a la Ley No. 7969 con un artículo 36 bis que indica que una vez realizada la adjudicación si no ha sido posible asignar la totalidad de las concesiones administrativas dispuestas en el concurso, el Consejo de Transporte Público, por medio de acto motivado, podrá adjudicar, mediante concesión, las declaradas desiertas, entre los oferentes que califiquen como elegibles, cumplan los requisitos de ley para la prestación de servicio público y no hayan resultado adjudicatarios. El Consejo de Transporte Público, mediante estudio de oferta y demanda, redistribuirá las concesiones declaradas desiertas por falta de oferentes, en las bases de operación donde se determine una mayor necesidad de oferta del servicio público.¹⁰⁵

La ley No.8826 *Reforma del artículo 25 de la Ley N° 3503, para sacar a Concurso Público las rutas de transporte remunerado de personas modalidad autobús que operan actualmente como permisionarias de rutas regulares* del 5 de mayo de 2010, está vigente y señala una reforma al artículo 25 de la ley No.3503 que los permisos para explotar el servicio terrestre de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, modalidad autobús, buseta o microbús serán otorgados y regulados por el Consejo de Transporte Público. Cada permiso podrá amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza del servicio que se pretenda prestar y lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento. Los permisos serán revocables por incumplir las condiciones incluidas en ellos o por disposición justificada del Consejo de Transporte Público, previo debido proceso y derecho de la defensa. Por su carácter precario, se entenderá que los permisos no conceden derecho subjetivo al titular, ni pueden perpetuarse en el tiempo. Los permisos se

¹⁰⁴ Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁰⁵ Ley No.8456 *Reforma a la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* No.7969, del 14 de setiembre del 2005. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

prolongarán por un plazo de tres años y podrán ser prorrogables, si la necesidad del servicio público así lo exige, todo mediante acuerdo razonado del Consejo de Transporte Público, debidamente fundamentado en el reglamento de esta disposición. Importante resulta esta reforma por cuanto establece dos tipos de permisos que se indican a continuación:

Para los efectos de la presente Ley, los permisos se clasifican en dos modalidades:

a) Los permisos para servicios especiales de estudiantes, trabajadores y turismo.

b) Los servicios de operación de líneas regulares, nuevas o existentes. Los que se concederán excepcionalmente y por un plazo de tres años, mientras se preparan los procesos licitatorios tendientes a otorgar las concesiones, con arreglo a esta Ley y las disposiciones conexas, se resuelven las impugnaciones, se adjudican en firme los concursos y entran en plena operación los concesionarios adjudicatarios.”

Transitorio I.- Los actuales permisionarios de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, buseta o microbús, tratase de personas físicas o jurídicas, que al momento de la entrada en vigencia de la presente Ley se encuentren operando con arreglo a las disposiciones legales, reglamentarias y/o contractuales vigentes podrán continuar en operación hasta por un plazo adicional de tres años, prorrogable si así lo exige la efectiva prestación del servicio público y mediante acuerdo razonado del Consejo de Transporte Público. Dentro de dicho plazo, estarán sujetos a todas las variaciones que disponga el Consejo de Transporte Público, en aras de una mejor prestación del servicio, tales como variaciones de recorrido, horarios o flota operativa, especialmente en su ajuste al transporte de personas con discapacidad, alteración de rutas o agrupamiento de estas bajo la figura de consorcio con otros prestatarios del servicio, permisionarios o concesionarios, para operar en sectores o subsectores previamente determinados.¹⁰⁶

Nuevamente por la vía de transitorio se alargan los procesos de los permisos para los autobuses y no solamente en esta oportunidad, sino que en las notas del Sistema Nacional de Leyes Vigentes se indica que mediante sesión ordinaria N° 29-2013 del 13 de mayo del 2013 se establece lo siguiente "... Prorrogar por tres años los permisos de Transporte Público colectivo remunerado de personas, de operación en ruta regular al amparo de lo dispuesto en el transitorio I de la Ley 8826, en el interés público del usuario del servicio de transporte remunerado de personas y atendiendo el principio de continuidad del servicio público..."¹⁰⁷

¹⁰⁶ Ley No.8826 *Reforma del artículo 25 de la Ley N° 3503, para sacar a Concurso Público las rutas de transporte remunerado de personas modalidad autobús que operan actualmente como permisionarias de rutas regulares* del 5 de mayo de 2010. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁰⁷ Acuerdo Consejo de Transporte Público sesión ordinaria N° 29-2013 del 13 de mayo del 2013. SINALEVI.

En el Transitorio II de la Ley No.8826 se indica que previa evaluación de sus capacidades empresariales, por única vez, se autoriza a los actuales permisionarios que operan en rutas regulares a participar en los procedimientos de licitación abreviados para optar por la modalidad de los concesionarios, que se promoverán por separado en todas y cada una de las provincias que componen la geografía nacional, de acuerdo con los requisitos, los deberes y las obligaciones establecidos en esta Ley y en el reglamento que al efecto deberá promulgar el Consejo de Transporte Público. Además, se detalla lo que deberá contener las bases del concurso.

Por otro lado, se tramita la Ley No.8833 *Adición de un transitorio x a la ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, N° 7969* del 10 de mayo del 2010, que en su artículo único autoriza al Consejo de Transporte Público para que otorgue permisos a los prestatarios (permisionarios y concesionarios) que estén debidamente inscritos y registrados como empresarios de taxi ante el Consejo de Transporte Público y que aunque participaron en el primer procedimiento especial abreviado de transporte remunerado de personas modalidad taxi no resultaron adjudicados. Estos permisos se otorgarán en las condiciones operativas originalmente establecidas, por una única vez y hasta por un plazo de doce meses o mientras la administración instruye el procedimiento especial abreviado y proceda a adjudicar las licitaciones. Como se observa se continua con el interminable problema de resolver por medio de transitorios de ley la extensión de los servicios de transporte.¹⁰⁸

La Ley N° 8955, *Reforma de la Ley N.º 3284, Código de Comercio, de 30 de abril de 1964, y de la ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remuneradora de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi de 22 de diciembre de 1999*, sancionada el 16 de junio de 2011, establece las reglas para las personas que se dedican a la modalidad del servicio de taxi, conocido como “porteo”. En esta se legisla lo siguiente:

“TRANSITORIO I.- Las personas físicas o jurídicas que a la fecha de publicación de esta ley se encuentren dedicadas a la actividad del porteo de personas modalidad automóvil y que hayan operado según lo establecido en el artículo 323 del Código de Comercio, sin itinerario fijo, y cuyos servicios se contraten por viaje, tiempo o en ambas formas, y se encuentren ejerciendo de manera activa el porteo de personas, de conformidad con los requisitos indicados en el presente transitorio al momento de la publicación de esta ley, deberán acreditar su condición

¹⁰⁸ Ley No.8833 *Adición de un transitorio x a la ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, N° 7969* del 10 de mayo del 2010. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

ante el Consejo de Transporte Público; para ello, deberán presentar los requisitos que se indican a continuación:

A las personas cuyas peticiones resulten procedentes, el Consejo de Transporte Público les extenderá un permiso especial estable de taxi por un plazo de tres años, prorrogable por plazos iguales a solicitud de la persona interesada, a la que se le aplicarán las estipulaciones establecidas en el presente transitorio y en la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, en lo que resulte aplicable. El Consejo de Transporte Público contará con un plazo de dos meses para resolver las solicitudes referidas en el presente transitorio. No será aplicable a estas solicitudes el silencio positivo.

De tratarse de personas jurídicas, la empresa permisionaria deberá acreditar cada uno de los vehículos de las personas afiliadas a esta, sean estos propios, arrendados o mediante leasing financiero; a la persona apoderada o a la persona propietaria registral le corresponderá tramitar la solicitud del código respectivo. A cada uno de los vehículos acreditados se le otorgará un código, el cual se registrará bajo el número de permiso otorgado.

El titular del vehículo podrá ser desafiliado de la empresa que lo acreditó y el Consejo de Transporte Público procederá a la reposición del código a la persona jurídica que lo acredite, siempre que la nueva solicitud referida al nuevo vehículo cumpla todos los requisitos para la reposición del código, lo cual deberá gestionar ante el Consejo de Transporte Público.

Habiendo cumplido en tiempo con la presentación de estos requisitos, se le otorgará el documento que lo acredita como permisionario especial estable de taxi autorizado por parte del Consejo de Transporte Público; podrá operar hasta por el plazo de tres años, prorrogable por períodos iguales, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente transitorio, y en la Ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, esta última en lo que resulte aplicable, respetando la naturaleza jurídica y operativa del servicio al que se refiere el presente transitorio. De todo lo anterior, el Consejo de Transporte Público y la Policía de Tránsito ejercerán las labores de fiscalización y control, a efectos de verificar las condiciones operativas de la prestación del servicio.

Durante los tres primeros años de vigencia de esta ley, se autoriza a quienes resulten acreditados, en razón de los requisitos aquí establecidos, para que presten el servicio especial estable de taxi con el mismo automóvil que han venido utilizando en la actividad de porteo de personas. Vencido el plazo no podrán operar con un vehículo que supere los quince años de antigüedad.

El incumplimiento de cualquiera de las siguientes obligaciones será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley N.º 7331, Ley

de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas, sin perjuicio de que el Consejo de Transporte Público pueda cancelar el permiso o el código otorgado en los siguientes casos:

1.- Se cancelará el permiso:

- a) Cuando se compruebe la falsedad o inexactitud en la documentación presentada ante el Consejo de Transporte Público.
- b) En caso de traspaso o cesión del permiso a favor de un tercero, sin autorización previa del Consejo.
- c) Cuando por acto o resolución firme se cancele o revoque la patente autorizada del área geográfica correspondiente a la persona permisionaria, en vía administrativa o judicial. Asimismo, será razón para cancelar el permiso cuando la persona permisionaria renuncie a la patente otorgada.
- d) Cuando la persona permisionaria no cuente con las pólizas al día, tal y como lo establece el artículo 29 de la presente ley.

2.- El incumplimiento de cualquiera de las siguientes obligaciones será sancionado en la siguiente forma:

- a) Por prestación ilegal del servicio fuera del área que autorizó el permiso, salvo en los casos en que el origen del servicio sea el área autorizada y el destino fuera de ella.
- b) Cuando el vehículo con que se preste el servicio especial estable de taxi tenga las características propias de los vehículos modalidad taxi que se autorizan en razón de una concesión, violando lo establecido al respecto en el artículo 29 de la presente ley.
- c) Cuando el vehículo o los vehículos autorizados para el servicio especial estable de taxi se estacionen para realizar abordaje o desabordaje de personas en las paradas dedicadas a las demás modalidades de transporte público.
- d) Cuando las personas permisionarias del servicio especial estable de taxi se estacionen en un lugar de la vía pública para ofrecer sus servicios al público en general.
- e) Cuando las personas permisionarias del servicio especial estable de taxi circulen, en demanda de pasajeros, por las vías públicas.
- f) Cuando las personas permisionarias del servicio especial estable de taxi se detengan, en demanda de pasajeros, frente a edificaciones públicas, parques, centros educativos, centros comerciales, muelles, puertos, aeropuertos, iglesias, hospitales y lugares similares, salvo que lo hagan por el tiempo estrictamente necesario para permitir el abordaje y desabordaje de sus propias personas usuarias.
- g) Cuando el vehículo autorizado para la prestación del servicio especial estable de taxi circule por las vías públicas, en demanda de pasajeros.

De incumplirse alguna de las obligaciones anteriores, se procederá con la suspensión del código por tres meses, la primera vez; la suspensión del código por seis meses, la segunda vez, y la cancelación definitiva del código, la tercera vez, sin perjuicio de las sanciones que al respecto

establezca la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y sus reformas.

TRANSITORIO II.- Por tratarse el servicio especial estable de taxi de un servicio de carácter residual y limitado, en razón de que la prestación del servicio está dirigido a un grupo cerrado de personas, sin que existan estudios técnicos actualizados que permitan establecer o cuantificar la necesidad actual de este servicio especial, corresponderá al Consejo de Transporte Público, en razón de los principios de razonabilidad, proporcionalidad, oportunidad y necesidad, lo siguiente:

a) Establecer los requerimientos nacionales de transportación del servicio especial estable de taxi.

b) El porcentaje de unidades que se autoricen para la prestación del servicio especial nunca podrá llegar a equipararse a los autorizados para la prestación del servicio regular estable de taxi, por ser un mercado residual y limitado.

c) De esta valoración dependerá el número de permisos especiales que podrá otorgar el Consejo de Transporte Público, el cual será, para esta única vez, del treinta por ciento (30%) a nivel nacional de las concesiones autorizadas de taxis por el Consejo de Transporte Público.

d) Para los efectos correspondientes, el Consejo de Transporte Público llevará un registro de control de todos los permisos autorizados.

TRANSITORIO III.- Las personas físicas o jurídicas que a la fecha de publicación de esta ley se encuentren dedicadas a la actividad del porteo de personas en vehículos modalidad microbús, sin itinerario fijo, cuyos servicios se contraten por viaje, tiempo o en ambas formas, que hayan operado según lo establecido en el artículo 323 del Código de Comercio y que, de conformidad con la presente ley, deben operar en adelante al amparo de un permiso especial, deberán acreditar su condición ante el Consejo de Transporte Público.

Para tales efectos deberán aportar lo siguiente:

a) Solicitud expresa, debidamente autenticada por un abogado o abogada, de que se les permita acogerse a lo aquí dispuesto, con señalamiento de lugar para recibir notificaciones.

b) Certificación de personería jurídica, en el caso de personas jurídicas.

c) Certificación emitida por el Ministerio de Hacienda y por el departamento de patentes de la municipalidad donde se encuentren operando, que demuestre su debida inscripción en la actividad, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

d) Certificación de estar inscritas ante la CCSS, salvo que se encuentren en algún caso de excepción, que deberán comprobar.

e) Copia certificada de la última declaración de renta presentada ante la Dirección General de Tributación.

f) Copia certificada del contrato o de los contratos suscritos con las personas, las instituciones o las empresas que hacen uso de su servicio.

g) Declaración jurada protocolizada rendida ante notario público, en la que se indique que se han dedicado en forma habitual a la actividad relacionada, desde qué fecha y las características del servicio que han estado prestando. Deberán acreditar, además, el número y las características de los automotores que han venido empleando.

h) Constancia de estar al día en el pago de infracciones de la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres.

i) Constancia de estar al día en el pago de las pólizas de porteo de personas de cada una de sus unidades, en la Clase Tarifaria 21.

Mediante dichas probanzas y cualquier otra adicional que la persona competente estime conveniente y necesario aportar, deberá quedar comprobado, de manera fehaciente y a satisfacción del Consejo de Transporte Público, que el servicio respectivo era susceptible de ser prestado al amparo del artículo 323 del Código de Comercio, y que desde su inicio no compartió la naturaleza jurídica o los elementos puntuales que caracterizan las actividades que ha venido regulando la Ley N.º 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965, como servicio público.

La totalidad de estos requisitos deberá ser presentada ante el Consejo de Transporte Público dentro del plazo perentorio de un mes, contado a partir de la publicación de esta ley; en caso contrario, dichas personas no podrán seguir prestando el servicio. El Consejo de Transporte Público emitirá una constancia sobre el recibido de todos estos requisitos, la cual portarán los vehículos respectivos durante el plazo que más adelante se señalará, para que el Consejo dicte su resolución. Esta constancia no prejuzga sobre la procedencia de la solicitud.

El Consejo de Transporte Público deberá analizar con detenimiento cada solicitud, con el fin de corroborar que cumple todo lo requerido y de garantizar, a la luz del interés público involucrado, que no se está ante la prestación ilegal del servicio público o ante un caso de fraude de ley; para ello, podrá solicitar a la persona patente documentos o aclaraciones adicionales e incluso ordenar prueba para mejor resolver. A las personas cuyas peticiones resulten procedentes, el Consejo de Transporte Público les extenderá un permiso de operación especial por un plazo hasta de tres años prorrogables, dentro del cual el Consejo de Transporte Público y la Policía de Tránsito ejercerán las labores de fiscalización y control, a efectos de verificar las condiciones operativas de la prestación del servicio.

En adelante se le aplicarán las estipulaciones establecidas por la Ley N.º 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965, y sus reformas, y el reglamento para la explotación de servicios especiales de transporte automotor remunerado de personas, Decreto Ejecutivo N.º 15203 - MOPT, de 31 de enero de 1984, y sus reformas, o cualquiera que en un futuro lo sustituya, en lo que resulten aplicables y

acordes con la naturaleza del servicio de que se trate, a juicio de dicho Consejo. Igualmente, deberán estar al día en sus obligaciones con la CCSS y en el pago de infracciones derivadas de la Ley N.º 7331, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. El número de vehículos por cada permiso será fijado de acuerdo con criterios técnicos y no podrá ser ampliado durante la vigencia del permiso.

A las personas cuya solicitud no cumpla los requisitos establecidos, o bien resulte improcedente por otros motivos previstos por el ordenamiento jurídico, se les declarará sin derecho al trámite y, por tanto, deberán cesar en sus operaciones en forma inmediata a partir del momento en que sean notificadas del rechazo de su solicitud. Igual consecuencia ocurrirá con las personas a las que el Consejo determine que han venido prestando ilegalmente el servicio público, cuando no haya quedado demostrado debidamente que la actividad referida no se encuentra enmarcada como servicio público, o bien, que se trata de un caso de fraude de ley. En estos supuestos y sin perjuicio del deber de abstenerse de prestar servicio, la persona podrá optar por transformar su solicitud en una petición formal de otorgamiento de un permiso especial; para ello, deberá cumplir los requisitos procedentes de conformidad con la Ley N.º 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, de 10 de mayo de 1965, y la demás normativa aplicable, gestión que se tramitará de manera usual hasta que el Consejo decida lo procedente, conforme a sus competencias.

El Consejo de Transporte Público contará con un plazo de dos meses para resolver las solicitudes referidas en el presente transitorio, el cual podrá prorrogarse por un mes adicional en casos cuya complejidad así lo amerite, debiendo motivarse adecuadamente la procedencia de esta medida. No será aplicable a estas solicitudes el silencio positivo. En caso de prórroga, esta se consignará en la constancia que deben portar los vehículos, si así lo solicita la persona interesada.”¹⁰⁹

Con las regulaciones que se establecen en esta ley se le da término al conflicto que se suscitó en el país, durante varios años y que enfrentaban a los taxistas formales que tienen su concesión y trabajan por medio de garajes y los taxistas que realizan la actividad conocida como porteo.

La Ley No.9027 Ley para autorizar la transmisibilidad de derechos de concesión por muerte del concesionario en el servicio público de taxis, reforma la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi del 6 de febrero del 2012,

¹⁰⁹ Ley Nª 8955 *Reforma de la Ley N.º 3284, Código de Comercio, de 30 de abril de 1964, y de la ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remuneradora de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi de 22 de diciembre de 1999, del 16 de junio de 2011.* Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

adicionando el artículo 42 bis, en el sentido, de que todo concesionario o concesionaria del servicio público del transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi podrá designar libremente e incluirse en el Registro de Concesiones del Consejo una persona beneficiaria titular y una suplente, para el caso de muerte. La persona suplente entrará como beneficiaria directa si fallece la persona titular, siempre que el concesionario o la concesionaria lo seleccione entre los siguientes parientes, a saber: abuelos o abuelas, padre o madre, hijos o hijas, hermanos o hermanas, sobrinos o sobrinas, el consorte o la consorte, o el conviviente o la conviviente en unión de hecho, para que asuma de pleno derecho y sin necesidad de trámites judiciales la concesión administrativa otorgada al concesionario o concesionaria fallecido. Cuando ello ocurra, el beneficiario o la beneficiaria deberá aportar la certificación de defunción expedida por el Registro Civil, a efecto de que la administración concedente compruebe tal hecho. La persona concesionaria puede revocar y sustituir al beneficiario o beneficiaria siempre dentro del grado de parentesco establecido en el párrafo anterior. Todo cambio deberá ser comunicado a la administración concedente para que así sea registrado. El familiar beneficiario no está exento de cumplir todas las disposiciones, obligaciones y prohibiciones fijadas en este cuerpo normativo y deberá demostrar que reúne los requerimientos que demandará su nueva condición de concesionario hasta por el plazo que reste de la concesión, pudiéndose prorrogar conforme al inciso 1 b del artículo 29 de la presente ley. No obstante, en caso de que la nueva persona concesionaria por traspaso de beneficio se encuentre en cualquiera de los supuestos a que alude el artículo 49 de esta ley, quedará eximida de la obligatoriedad de presentar código y licencia C-1 y conducir el taxi un mínimo de ocho horas diarias, pero en todo caso deberá mantener el control y la vigilancia adecuados sobre la calidad en la prestación del servicio y el cumplimiento de las obligaciones que derivan de su constitución en concesionario o concesionaria. Los concesionarios pueden acreditar, en cualquier momento, a los beneficiarios designados ante la administración concedente. Cada vez que se otorgue una nueva concesión, dentro del expediente administrativo deberá constar la autorización a las personas beneficiarias. En caso de fallecimiento sin haberse registrado la persona beneficiaria, titular y suplente, se cancelará automáticamente la concesión otorgada.¹¹⁰

La ley anterior, resuelve, por consiguiente, el tema de la sucesión de los derechos de concesión por muerte del titular en el Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi.

¹¹⁰ Ley No.9027 *Ley para autorizar la transmisibilidad de derechos de concesión por muerte del concesionario en el servicio público de taxis, reforma la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 6 de febrero del 2012. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Ley No.9306 *Reforma del Transitorio X de la ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi* del 9 de julio de 2015, autoriza nuevamente al Consejo de Transporte Público para que otorgue los permisos correspondientes a los prestatarios (expermisionarios y exconcesionarios) que estuvieron debidamente inscritos y registrados como empresarios de taxi ante el Consejo de Transporte Público antes de entrar en vigencia la Ley N.º 7969, a los que participaron y a los que no participaron en el primer procedimiento especial abreviado de transporte remunerado de personas modalidad taxi, siempre y cuando hayan solicitado dicho permiso con base en la publicación del Consejo de Transporte Público en cumplimiento de lo establecido en la Ley N.º 8833, Adición de un Transitorio X a la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículo en la Modalidad de Taxi, de 10 de mayo de 2010. Además, se autoriza para que otorgue permisos a todos aquellos permisionarios que aportaron documentos probatorios de su permiso, entre otros revisión técnica vehicular, pago de seguros, renovación del permiso, certificación de permiso, pago de cánones y que prestaron el servicio de hecho con expediente administrativo aun sin acuerdo de comisión técnica y no resultaron adjudicados, siempre y cuando hayan solicitado dicho permiso con base en la publicación del Consejo de Transporte Público en cumplimiento de lo establecido en la Ley N.º 8833.

Estos permisos se otorgarán en las condiciones operativas originalmente establecidas, por una única vez y hasta por un plazo de doce meses, o mientras se procede a la correspondiente adjudicación mediante licitación pública.

Como se observa, nuevamente se acude a una reforma de los transitorios de las leyes que regulan los transportes remunerados de personas en vehículos automotores de diferentes modalidades para alargar el período del funcionamiento de los permisos. Como hemos señalado antes, esta situación agrava la informalidad y precariedad del sector y atenta contra la calidad y eficiencia del servicio, pues al no tener la certeza de la concesión son pocos los empresarios que están dispuestos a invertir en aspectos que mejoren sustancialmente la prestación del servicio.

En este apartado vemos como las normas regulatorias relativas a la concesión del transporte según tipo, han cambiado muy poco en el transcurso del tiempo, lo que varía son los plazos y ésta en nada ha contribuido a establecer un régimen claro y ordenado de concesionarios y permisionarios del transporte público.

En materia de transporte, *la legislación regulatoria triplica y más el articulado relacionado con el otorgamiento de incentivos. Es así como el 72,8% de los artículos analizados se clasifican como regulatorios y el 20% son artículos que se consideran incentivos.*

La subcategoría de más artículos en la *legislación sobre transportes es la relacionada con las concesiones y contratos con 1618 (52,2%) artículos. En segundo término, se encuentran las normas regulatorias orientadas a la construcción de institucionalidad y procedimientos con 1468(47,4%) artículos y, en última instancia tenemos las normas de protección con 11 (0,4%) artículos*, principalmente orientadas al tema de la protección ambiental que como se observa el número es casi invisible.

En resumen, *en relación con el otorgamiento de concesiones para el transporte, tenemos una legislación que carece de una visión integral, pues se encuentra seccionada por tipos de transporte. También se trata de una legislación que cambia con frecuencia en función de resolver las urgencias en el otorgamiento de las concesiones administrativas y de los permisos. Así que se recurre con regularidad a normas transitorias para darle soluciones cortoplacistas a los problemas inmediatos y esa es una constante que se observa a lo largo del período.*

Concesión de Obra Pública

El estudio de la legislación sobre transporte en el período de 1950-2017, muestra un primer período 1950-1982 donde el Estado realiza la construcción de obra pública sea por medio de sus ministerios o de las instituciones autónomas. Esta es, por consiguiente, una etapa de construcción y expansión de obra pública. En el segundo período 1982-1994 se asiste a una etapa de reacomodo, donde los recursos son escasos y hay casi una parálisis estatal. En el último período, a partir de 1992 el Estado combina nuevas instituciones y órganos, con nuevos mecanismos de inversión, pues las restricciones financieras son camisas de fuerza que le impiden desarrollar por sí mismo proyectos de obra pública de gran envergadura. En este contexto la concesión de obra pública encuentra espacio en la legislación.

Cuadro Nº 9. Cuadro de leyes de concesión de obra pública

No. de Ley	Nombre de la Ley
7329	Ley General de Concesión de Obra Pública (1993)
7404	Ley General de Concesión de Obra Pública
7762	Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos
8643	Modificación parcial de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, N° 7762

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en la Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica.

Las dos primeras leyes que se mencionan en el cuadro se encuentran derogadas. La Ley No. 7762 *Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos* del 14 de abril de 1998 define los dos tipos de concesión que se otorgarán en materia de obras públicas en su artículo 1º.

Artículo 1°. - Conceptos

1.- Esta ley regula los contratos de concesión de obras públicas y de obras con servicios públicos.

2.- Para los efectos de esta ley se definen los siguientes conceptos:

a) Concesión de obra pública: contrato administrativo por el cual la Administración concedente encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, ampliación o reparación de cualquier bien inmueble público, a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente.

b) Concesión de obra con servicio público: contrato administrativo por el cual la Administración encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, conservación, ampliación o reparación de cualquier bien inmueble público, así como su explotación, prestando los servicios previstos en el contrato a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente.¹¹¹

En su artículo 2, la ley establece la cobertura del sistema de concesiones y cuáles son sus excepciones y luego desarrolla el marco jurídico por medio del cual se regularán las concesiones. Asimismo, en el artículo 6 se crea el Consejo Nacional de Concesiones como un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Fondo Nacional de Concesiones, como instrumento para el financiamiento de los programas del Consejo Nacional de Concesiones.

La ley No.8643 *Modificación parcial de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos*, N° 7762 del 30 de junio del 2008 realiza algunos ajustes a la anterior ley con el objeto de que pueda aplicarse este mecanismo con mayor transparencia y agilidad.

La ley de concesión de obra pública es bastante reciente y como vemos ha requerido algunos ajustes, así que son pocos los ejemplos que se tienen hasta ahora tales como el Aeropuerto Juan Santamaría, la Ruta 27, la ampliación del muelle de Caldera y la ampliación de la Terminal de Moín.

¹¹¹ Ley No. 7762 *Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos* del 14 de abril de 1998. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¿De qué forma ha financiado el Estado la infraestructura para transportes? (Impuestos, Tarifas, Cánones, Préstamos, Emisión de Bonos, Peajes y Fideicomisos)

Para iniciar este apartado consideramos necesario definir que entendemos por canon, impuestos y tarifas. Según el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española (2018) *el canon como concepto jurídico es la cantidad periódica pagada a la Administración por el titular de una concesión demanial*¹¹² y según la Enciclopedia Jurídica de la AEA (2018) es la cantidad fija o variable de pago periódico en contraprestación al uso de un determinado derecho.¹¹³

Según el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española (2018) *el impuesto es el tributo que se exige en función de la capacidad económica de los obligados a su pago*. Para Giuliani Fonrouge: los impuestos son las prestaciones en dinero o en especie, exigidas por el Estado en virtud del poder de imperio, a quienes se hallen en las situaciones consideradas por la ley como hecho imponible.¹¹⁴

Según el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española (2018) *la tarifa es el precio unitario fijado por las autoridades para los servicios públicos realizados a su cargo o el montante que se paga por un servicio público*.¹¹⁵ Según la Enciclopedia Jurídica de la AEA (2016) es la lista o catálogo de precios, derechos o impuestos que han de pagarse por determinados objetos, mercaderías, trabajos o servicios.¹¹⁶

En nuestro ordenamiento jurídico el Código de Normas y Procedimientos Tributarios Ley No. 4755 en su artículo 4 establece que:

Artículo 4º.- Definiciones. Son tributos las prestaciones en dinero (impuestos, tasas y contribuciones especiales), que el Estado, en ejercicio de su poder de imperio, exige con el objeto de obtener recursos para el cumplimiento de sus fines.

Impuesto es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador una situación independiente de toda actividad estatal relativa al contribuyente.

Tasa es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva o potencial de un servicio público individualizado en

¹¹² RAE. Diccionario de la Lengua Española. (2018) En: <http://dle.rae.es/?id=7A4XonT>

¹¹³ AEA. Enciclopedia Jurídica. (2016) En: http://leyderecho.org/canon/#Definicionacuten_de_CANON_en_Derecho_esantildeol

¹¹⁴ Impuesto (Econlink.com.ar - Econlink - Julio Del 2010) En: <http://www.econlink.com.ar/concepto-de-impuesto>

¹¹⁵ RAE. Diccionario de la Lengua Española. (2016) En: <http://dle.rae.es/?id=ZCKWPFd>

¹¹⁶ AEA. Enciclopedia Jurídica. (2018) En: <http://diccionario.leyderecho.org/tarifa/>

el contribuyente; y cuyo producto no debe tener un destino ajeno al servicio que constituye la razón de ser de la obligación. No es tasa la contraprestación recibida del usuario en pago de servicios no inherentes al Estado.

Contribución especial es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales, ejercidas en forma descentralizada o no; y cuyo producto no debe tener un destino ajeno a la financiación de las obras o de las actividades que constituyen la razón de ser de la obligación.

Aclarados los conceptos y para entrar en la materia, sobre cómo se ha financiado tanto la infraestructura como los medios de transporte remunerado de personas interesa señalar que, en la etapa anterior a este trabajo, hay dos leyes que llaman la atención la primera la No.72 *Ley de la Contribución Territorial* del 14 de diciembre de 1916, se trata de una ley de las denominadas leyes base uso suelo o prediales, que tan en boga están hoy, y que a la fecha se encuentra vigente. Por su importancia traemos aquí sus artículos principales y la citamos completa en el Anexo No. 2:

Artículo 1°. - Se establece un impuesto general sobre la propiedad inmueble, que se denominará CONTRIBUCIÓN TERRITORIAL.

Artículo 2°. - Están sujetos a esta contribución, todos los terrenos y todos los edificios que se encuentren en la República, excepto:

- a) Las propiedades del Estado, de las Municipalidades y de las Juntas de Educación;
- b) Las propiedades destinadas a la enseñanza gratuita y a la beneficencia pública y los edificios destinados al culto, no debiendo entenderse como de éste, los oratorios y capillas de casas particulares;
- c) Los edificios destinados a oficinas de Legaciones Diplomáticas y las casas de habitación de los Ministros Extranjeros, que les sean propias, siempre que en el país respectivo se concedan iguales ventajas a las Legaciones y casas de habitación de los Ministros de Costa Rica; y
- d) Las propiedades exceptuadas por ley especial.

Artículo 3°. - El impuesto será sobre el valor común del terreno, de las construcciones fijas y permanentes y de las plantaciones estables que en él se encuentran formando parte integrante del inmueble.

Asimismo, el valor de todas las maquinarias y demás muebles que formen parte de un inmueble por ser necesarias para la explotación del negocio a que está destinado, deberá tomarse en cuenta junto con el del inmueble propiamente dicho para tasar el impuesto, aunque tales maquinarias o muebles puedan fácilmente separarse del inmueble.

(Así adicionado el párrafo anterior por el artículo 1° de la ley N° 17 del 22 de junio de 1922)

Artículo 11.- Sobre el valor común, fijado según los artículos anteriores de esta ley, el dueño pagará cada año la contribución, conforme a las siguientes reglas:

- I.) Todo inmueble destinado a los usos ordinarios, de habitación, para la industria o el comercio, para la agricultura, para la minería, que esté cultivado o se halle en explotación formal en cualquier sentido, pagará un cuarto por ciento anualmente;
- II.) La obra muerta de la vía, los rieles y el lecho y las construcciones en que los rieles están tendidos, de ferrocarriles o tranvías u otras empresas parecidas, forman un inmueble en el sentido de esta ley y pagan la tasa ordinaria del cuarto por ciento, cuando sean destinadas exclusiva o principalmente para el servicio privado de la empresa. Cuando éstas sean de servicio público, con sujeción incondicional a las leyes y a los reglamentos administrativos del país, pagarán la contribución a razón de un quinto por ciento anualmente. Los puentes de ferrocarril estarán exentos de contribución cuando sirvan a la vez para el tráfico del público, a pie, a caballo, o con carros y carretas. Para que esta excepción tenga lugar, no basta el simple permiso de la empresa, para el uso, sino que será necesario que el puente esté preparado debidamente para ello, ofreciendo toda comodidad y seguridad al tráfico.

(Nota de Sinalevi: Por el artículo 25 de la Ley de caminos (1921) del 24 de agosto de 1921, se estableció que el presente artículo queda reformado).

Artículo 29.- La totalidad del producto del impuesto territorial se destinará por el Poder Ejecutivo, única y exclusivamente, a la hechura, reparación y conservación de caminos y vías de comunicación.

La Ley vigente de Contribución para Caminos de 8 de agosto de 1898, y sus reformas de 9 de agosto de 1899, quedará derogada en la fecha que señale el Reglamento que dicte el Poder Ejecutivo para comenzar la recaudación y pago del impuesto territorial.

Artículo 30.- Queda a cargo del Poder Ejecutivo la mejora y composición de los caminos públicos, así de las carreteras nacionales como de los caminos cantonales y de distrito, debiendo procederse de conformidad con el Reglamento que al efecto se dicte.

Artículo 31.- El producto del impuesto creado aquí se llevará por la Tesorería Nacional, en cuenta separada, que se denominará "Fondo Territorial de Caminos"

De los productos netos, deducidos los gastos de recaudación del "Fondo Territorial de Caminos", sólo la Secretaría de Fomento podrá disponer y con la aplicación exclusiva a los gastos que demande la hechura, mejora,

reparación y conservación de caminos y otras vías de comunicación, de acuerdo con el Reglamento que el Poder Ejecutivo dicte.¹¹⁷

La segunda ley es la No.74 *Ley sobre la contribución para obras de interés público especial* del 18 de diciembre de 1916, establece que para toda obra pública que influya ventajosamente sobre el valor o el rendimiento de la propiedad territorial, los propietarios de los fondos directa o indirectamente favorecidos, pagarán en adelante una contribución proporcional a la mejora recibida. Las industrias especiales favorecidas por tales obras públicas, pagarán igualmente una contribución especial, en proporción a las ventajas recibidas. El producto de esta contribución será necesariamente invertido en la construcción o la conservación de las obras para las cuales ha sido impuesta. Como se observa se establece una ley que obliga a pagar por los beneficios que generan las obras públicas y que posteriormente se utiliza para la realización de algunas de las obras del Plan Vial.

Impuestos

En la legislación de transporte del período en estudio 1950-2017 encontramos un total de 21 leyes que tratan el tema de los impuestos y que se enfocan fundamentalmente a la construcción de infraestructura: caminos y puentes. Aquí solo se analizarán las principales.

Cuadro Nº 10. Cuadro de leyes de transportes sobre la materia de impuestos

Nº Norma	Nombre
1172	Interpretación a los artículos 240 , 270 del Código Fiscal (Impuesto Traspaso Vehículos)
1328	Reforma Impuesto a Vehículos (Art. 2)
1338	Ley General de Caminos Públicos (1951)
1561	Deroga Impuesto "Detalles de Caminos" de Ley de Caminos Públicos (19)
1711	Restablece Impuesto de Pavimentación Limón Centro
1725	Autoriza pago por detalles de caminos y Ref. Ley 1561
2597	Establece Impuesto Distribución de Gasolina
2599	Da Rentas y Autoriza Empréstitos para Construcción Carretera a Limón
2719	Ley del Plan Vial
3580	Ley de Instalación de Estacionómetros (Parquímetros)
3705	VETO.- Destina Parte Impuesto Ad-valorem de Gasolina a Municipalidades
4879	Exonera deudores por concepto de detalle de caminos
5046	Crea Tasa Municipal por Explotación Mecánica de Arena, Piedra y Lastre
6810	Ley de Consolidación del Impuesto al Ruedo

¹¹⁷ No.72 *Ley de la Contribución Territorial* del 14 de diciembre de 1916. Colección de Leyes y Decretos. 2017. Tomo II. Página 598.

6909	Venta antiguo Palacio Municipal San José: crea Impuesto Ruedo a favor Municipalidades del País
7543	Ley de Ajuste Tributario
7665	Ref. Paquete Tributario sobre Propiedad Vehículos y Aeronaves
8114	Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias
8310	Adición del artículo 1 bis a la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N° 8114
8343	Ley de Contingencia Fiscal
9176	Reforma del inciso n) del artículo 9 de la ley n°. 7088, de 30 de noviembre de 1987, y sus reformas

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en la Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica.

En la primera ley que aparece la No.1172 *Interpretación a los artículos 240, 270 del Código Fiscal (Impuesto al Traspaso de Vehículos)* del 20 de junio de 1950 se indica que el documento, ya sea público o privado, en que conste la venta, cambio, donación o traspaso de un vehículo debe pagar los impuestos de timbre fiscal y de papel sellado, de acuerdo con la cuantía o precio de la respectiva operación y en los términos que indican los artículos 240 a 256 y 272 del Código Fiscal.¹¹⁸

En el caso de la Ley No.1328 se trata de una reforma al artículo 2º. de la Ley No.1122 de 15 de diciembre de 1949 la cual establece un impuesto a los vehículos en beneficio del Asilo Nacional Las Mercedes que indica que este impuesto deberá ser pagado por los propietarios de vehículos en el Banco Central o sus Agencias Auxiliares, por anualidades adelantadas y previamente al cambio de placas.¹¹⁹

La Ley No.1338 *Ley General de Caminos Públicos* (1951) del 29 de agosto de 1951 y ya derogada indica en su artículo 22 lo siguiente:

Artículo 22.- Para sufragar los gastos de construcción y mantenimiento de los caminos vecinales y conservación de los públicos, sin perjuicio de las otras rentas que indica el artículo 9º, se impondrá una contribución anual que se denominará detalle. Este se cobrará a las personas que utilizaren el camino o se beneficiaren con el mismo, ya fueren propietarios inmediatos, o ya hubieren de servirse del camino en forma directa o indirecta, o de modo permanente o frecuente.

¹¹⁸ Ley No.1172 *Interpretación a los artículos 240, 270 del Código Fiscal (Impuesto al Traspaso de Vehículos)* del 20 de junio de 1950. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹¹⁹ Ley No.1328 *Reforma Impuesto a Vehículos (Art. 2)* del 31 de julio de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

La cuota de cada contribuyente será fijada tomando en consideración los siguientes factores:

- a) El valor y extensión de los inmuebles que deriven provecho del camino;
- b) El frente de los inmuebles al respectivo camino;
- c) El servicio o utilidad que el camino presta a sus inmuebles;
- d) El uso que haga de la vía y el servicio que obtenga de la misma por los medios de transporte que emplee; y
- e) El plan de los trabajos de conservación y reparación que sea necesario ejecutar, siempre que fuere posible determinar este factor.

Para los efectos del aparte a) de este artículo, el Caminero Cantonal y el Presidente de la Junta de Caminos, podrán solicitar certificaciones o constancias, por medio del Departamento de Caminos Vecinales y libres de todo derecho fiscal, a la Tributación Directa y al Registro Público.

Los jornaleros o peones que no trabajen en labores propias y que carezcan de bienes raíces no estarán obligados al pago de detalles de caminos. ...”

120

Se trata pues, de un impuesto para la construcción y reparación de caminos. También resulta relevante el hecho de que el artículo 25 de la misma ley, permite a las Juntas Cantonales de Caminos, el pago de detalles menores de quince colones, en labor personal que se realizará bajo la dirección del Caminero Cantonal.¹²¹ Posteriormente, la Ley No.1561 *Derogatoria del Cobro de “Detalles de Caminos”* del 6 de mayo de 1953 deroga todo lo relacionado con el detalle de caminos.¹²² Por su parte, la Ley No.1725 *Reforma a la Ley de Caminos Vecinales* del 12 de enero de 1954 autoriza el pago de las sumas debidas por concepto de detalles de caminos mediante trabajo, materiales o efectivo a opción de los deudores. Para acogerse a los beneficios de esta ley la solicitud deberá presentarse en los meses de enero y febrero de 1954. Autorizado el trabajo este se verificará en el lugar indicado por el Caminero Cantonal correspondiente y bajo su entera dirección, control y vigilancia. Además cambia el nombre al Departamento de Caminos Vecinales del Ministerio de Obras Públicas por Sección de Conservación del Departamento de Vialidad.¹²³

¹²⁰ Ley No.1338. *Ley General de Caminos Públicos* (1951) del 29 de agosto de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹²¹ Ley No.1338. *Ley General de Caminos Públicos* (1951) del 29 de agosto de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹²² Ley No.1561 *Derogatoria del Cobro de “Detalles de Caminos”* del 6 de mayo de 1953. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹²³ Ley No.1725 *Reforma a la Ley de Caminos Vecinales* del 12 de enero de 1954. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

La Ley 1711 *Restablece Impuesto de Pavimentación Limón Centro* del 9 de diciembre de 1953 autoriza a la Municipalidad de Limón para restablecer el Impuesto de Pavimentación, que cubrirán todos los dueños de propiedades inmuebles con frente a calles pavimentadas de la ciudad de Limón.¹²⁴

La Ley No.2719 *Ley del Plan Vial* del 10 de febrero de 1961 señala en su artículo 8 que son aplicables a las propiedades adyacentes a todas las vías comprendidas en este Plan Vial las disposiciones de la ley No.74 de 18 de diciembre de 1916 y del Reglamento vigente de esta ley, de acuerdo con el Decreto Ejecutivo No.2 de 18 de enero de 1957. El Poder Ejecutivo reglamentará la contribución especial a que se refiere la indicada ley No.74, con intervención del Tribunal de Avalúos de la Tributación Directa en ejercicio de las funciones que se dan a la Junta Especial Tasadora en el decreto No.2 citado. Si la contribución especial a que se refiere este artículo excediere del diez por ciento (10%) del valor total del inmueble al momento de tomarse las áreas necesarias para la vía, el monto de esa contribución se limitará al 10% del valor del inmueble. Para la aplicación de lo dispuesto anteriormente, se tomarán como unidades los inmuebles inscritos en el Registro de la Propiedad, en la fecha en que entra en vigencia esta ley.¹²⁵

Esta misma Ley es la que establece en su artículo 11, *el Impuesto al Ruedo* que deben pagar todos los vehículos registrados en la Dirección General de Tránsito, sean estos vehículos de pasajeros particulares, automóviles de servicio público, microbuses, autobuses o camionetas para transporte remunerado de personas y camiones de carga. A cada tipo se fija un impuesto y esos se destinan también a financiar el Plan Vial.¹²⁶

En la Ley No.3580 *Ley de Instalación de Estacionómetros (Parquímetros)* del 13 de noviembre de 1965 autoriza a las municipalidades, en su artículo 1, a cobrar un impuesto, cuando el tránsito así lo requiera, por el estacionamiento en las vías públicas.

La Ley No. 6810 *Ley de Consolidación del Impuesto al Ruedo* de 22 de setiembre de 1982 ya derogada, desarrolla todos los aspectos relacionados con este impuesto y crea además el Impuesto Especial sobre el Uso de Vías

¹²⁴ Ley 1711 *Restablece Impuesto de Pavimentación Limón Centro* del 9 de diciembre de 1953. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹²⁵ Ley No. 2719 *Ley del Plan Vial* del 10 de febrero de 1961. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹²⁶ Ley No. 2719 *Ley del Plan Vial* del 10 de febrero de 1961. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Públicas destinado a gravar los vehículos de matrícula extranjera, de uso particular, que ingresan y circulan en el país.¹²⁷

La Ley No.6909 Venta antiguo Palacio Municipal San José: *crea Impuesto Ruedo a favor Municipalidades del País* del 3 de noviembre de 1983 crea en su artículo 3 un impuesto a favor de las municipalidades del país, por la suma fija de doscientos colones, por cada vehículo automotor, suma que se cancelará anualmente junto con los derechos de circulación. La distribución de lo recaudado por este concepto, se hará en la misma proporción que el impuesto territorial que corresponde a cada municipalidad. El producto de este impuesto deberá dedicarse exclusivamente a los programas de mantenimiento y conservación de calles urbanas y caminos vecinales y, además, a la adquisición de maquinaria y equipo para esos efectos.¹²⁸

La Ley No.7665 *Reforma Paquete Tributario sobre Propiedad Vehículos y Aeronaves* del 8 de abril de 1997 establece en su artículo único una reforma al impuesto a la propiedad de vehículos automotores como se observa a continuación:

Artículo Único. - Reforma

Para determinar el impuesto a la propiedad de vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves, se reforma el numeral 1) del literal f) del artículo 9 de la Ley No. 7088, de 30 de noviembre de 1987 (Ratificación de la resolución No. 18 del Consejo Arancelario Centroamericano, Reajuste tributario), para que diga:

"[...]

1) Las tarifas establecidas son progresivas. El impuesto se pagará sobre el valor que tengan, en el mercado interno, en enero de cada año, los vehículos, las aeronaves o las embarcaciones de recreo, según la lista que el Poder Ejecutivo emitirá, por decreto, para cada marca, año, carrocería y estilo.

El impuesto se pagará conforme a la tabla siguiente:

VALOR	TASA
Hasta ¢500.000,00	¢6.000
Sobre el exceso de ¢500.000,00 hasta ¢2.000.000,00	1,2%
Sobre el exceso de ¢2.000.000,00 hasta ¢4.000.000,00	1,5%
Sobre el exceso de ¢4.000.000,00 hasta ¢6.000.000,00	2,0%
Sobre el exceso de ¢6.000.000,00 hasta ¢7.500.000,00	2,5%
Sobre el exceso de ¢7.500.000,00 hasta ¢9.000.000,00	3,0%
Sobre el exceso de ¢9.000.000,00	3,5%

¹²⁷ Ley No. 6810 *Ley de Consolidación del Impuesto al Ruedo* de 22 de setiembre de 1982. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹²⁸ La Ley No.6909 Venta antiguo Palacio Municipal San José: *crea Impuesto Ruedo a favor Municipalidades del País* del 3 de noviembre de 1983. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

El Poder Ejecutivo actualizará la lista de valores de los vehículos citados en el párrafo primero de este numeral; asimismo, los montos de la tabla anterior, con un índice de valuación determinado por el comportamiento de la tasa de inflación (índice de precios al consumidor que calcula la Dirección General de Estadística y Censos), una tasa de depreciación anual del diez por ciento (10%) y la tasa de variación de la carga tributaria que afecta la importación de cada tipo de vehículo. Con base en el crecimiento de la tasa de inflación, la tasa mínima de seis mil colones (¢6.000,00) se actualizará anualmente mediante decreto ejecutivo.

Las tarifas porcentuales establecidas para los fines de este impuesto no podrán ser variadas.

La lista con el valor de los vehículos, mencionada en el primer párrafo de este numeral, podrá ampliarse con el fin de incorporar nuevos tipos, marcas, estilos y otras características de vehículos.

Cuando no existiere información sobre el valor de un determinado vehículo en el mercado interno, la Dirección General de la Tributación Directa estará facultada para establecer el valor mediante tasación o por analogía o similitud con otros vehículos incluidos en la lista referida en este inciso." ¹²⁹

La Ley No. 8114 *Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias* del 4 de julio del 2001 crea el impuesto a los combustibles que establece en el artículo 5 de la misma ley como destino de parte de los recursos el financiamiento al Consejo Nacional de Vialidad y de este a las Municipalidades para el mantenimiento de la red vial y parte a Lanamme para la supervisión de la inversión pública de reconstrucción y conservación óptima de la red vial costarricense. Estos son los artículos que contiene la ley de cita en el tema de transporte:

Artículo 1º.- Objeto, hecho generador y sujetos pasivos. Establécese un impuesto único por tipo de combustible, tanto de producción nacional como importado, según se detalla a continuación:

TIPO DE COMBUSTIBLE

IMPUESTO EN COLONES POR LITRO (¢)

Gasolina regular 80,00

Gasolina súper 83,25

Diesel 47,00

Asfalto 16,00

Emulsión Asfáltica 12,00

Bunker 8,00

LPG 16,00

Jet Fuel A1 48,00

¹²⁹ La Ley No.7665 *Reforma Paquete Tributario sobre Propiedad Vehículos y Aeronaves* del 8 de abril de 1997. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Av Gas 80,00
Queroseno 23,00
Diesel pesado (Gasóleo) 15,00
Nafta pesada 11,00
Nafta liviana 11,00

Se exceptúa del pago de este impuesto, el producto destinado a abastecer las líneas aéreas y los buques mercantes o de pasajeros en líneas comerciales, todas de servicio internacional; asimismo, el combustible que utiliza la Asociación Cruz Roja Costarricense, así como la flota de pescadores nacionales para la actividad de pesca no deportiva, de conformidad con la Ley N° 7384.

(Este segundo párrafo del artículo 1º, fue reformado por el artículo único, de la Ley N° 8451, de 13 de julio de 2005. Publicada en La Gaceta N° 157, de 17 de agosto de 2005.)

El hecho generador del impuesto establecido en el primer párrafo ocurre, en la producción nacional, en el momento de la fabricación, la destilación o la refinación, entendiéndose por producción nacional el momento en el cual un producto está listo para la venta, lo que excluye su reproceso, y en la importación o internación, el momento de la aceptación de la declaración aduanera.

En la producción nacional y en la importación, es contribuyente de este impuesto la Refinadora Costarricense de Petróleo, Sociedad Anónima (RECOPE), ya sea en su condición de productora o de importadora.

Exceptúase del pago de este impuesto el producto destinado a la exportación.

Artículo 5º.- Destino de los recursos. Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, un veintinueve por ciento (29%) se destinará a favor del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi); un tres coma cinco por ciento (3,5%), exclusivamente al pago de servicios ambientales, a favor del Fondo Nacional de Financiamiento Forestal (Fonafifo); un cero coma uno por ciento (0,1%), al pago de beneficios ambientales agropecuarios, a favor del Ministerio de Agricultura y Ganadería para el financiamiento de los sistemas de producción agropecuaria orgánica, y un uno por ciento (1%), a garantizar la máxima eficiencia de la inversión pública de reconstrucción y conservación óptima de la red vial costarricense, a favor de la Universidad de Costa Rica. El destino de este treinta y tres coma seis por ciento (33,6%) tiene carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las instituciones antes citadas.

La suma correspondiente al uno por ciento (1%) será girada directamente por la Tesorería Nacional a la Universidad de Costa Rica, que la administrará bajo la modalidad presupuestaria de fondos restringidos vigente en esa entidad universitaria, mediante su

Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme), el cual velará por que estos recursos se apliquen para garantizar la calidad de la red vial costarricense, de conformidad con el artículo 6 de la presente Ley. En virtud del destino específico que obligatoriamente se establece en esta Ley para los recursos destinados al Lanamme, se establece que tales fondos no afectarán, de ninguna manera, a la Universidad de Costa Rica, en lo que concierne a la distribución de las rentas que integran el Fondo Especial para el Financiamiento de la Educación Superior, según las normas consagradas en el artículo 85 de la Constitución Política.

La suma correspondiente al veintinueve por ciento (29%), estipulada en el primer párrafo de este artículo a favor del Conavi, se distribuirá de la siguiente manera:

a) El setenta y cinco por ciento (75%), se destinará exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación; una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se emplearán para construir obras viales nuevas de la red vial nacional.

b) El veinticinco por ciento (25%) restante se destinará exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación; una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se usarán para construir obras viales nuevas de la red vial cantonal; esta última se entenderá como los caminos vecinales, los no clasificados y las calles urbanas, según las bases de datos de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

La totalidad de la suma correspondiente a este veinticinco por ciento (25%), será girada directamente a las municipalidades por la Tesorería Nacional, de acuerdo con los siguientes parámetros: el sesenta por ciento (60%) según la extensión de la red vial de cada cantón, y un cuarenta por ciento (40%) según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS), elaborado por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplán). Los cantones con menor IDS recibirán, proporcionalmente, mayores recursos.

La ejecución de dichos recursos se realizará, de preferencia, bajo la modalidad participativa de ejecución de obras. Conforme lo establece el Reglamento de esta Ley, el destino de los recursos lo propondrá, a cada concejo municipal, una junta vial cantonal o distrital, en su caso, nombrada por el mismo concejo, la cual estará integrada por representantes del gobierno local, el MOPT y la comunidad, por medio de convocatoria pública y abierta.

Cada año, el Ministerio de Hacienda incorporará en el proyecto de presupuesto ordinario y extraordinario de la República, una transferencia inicial de mil millones de colones (¢1.000.000.000,00), a favor de la Cruz Roja Costarricense; esta suma será actualizada anualmente con base en el Índice de Precios al Consumidor, calculado

por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La Cruz Roja Costarricense asignará estos recursos de la siguiente manera:

- i) El ochenta y cinco por ciento (85%) a los comités auxiliares.
- ii) Un cinco por ciento (5%) a la Dirección Nacional de Socorros y Operaciones.
- iii) Un diez por ciento (10%) a la administración general.

El monto asignado a los comités auxiliares se distribuirá de acuerdo con los índices de población, el área geográfica y la cobertura de cada comité. Se respetarán los siguientes porcentajes:

- 1) El noventa por ciento (90%) para los gastos de operación, así como a la reparación, la compra y el mantenimiento de vehículos y equipo.
- 2) Un diez por ciento (10%) para gastos administrativos.

(Este artículo 5º, fue reformado por el artículo 1, de la Ley N° 8603, de 14 de setiembre de 2007. Publicada en La Gaceta N° 196, de 11 de octubre de 2007.)¹³⁰

La Ley No. 8343 *Ley de Contingencia Fiscal* del 18 de diciembre de 2002, atendiendo la crisis fiscal que existía en ese período *estableció un impuesto por una única vez* a los vehículos con precios superiores a los 7 millones de colones.

Artículo 16.- Impuesto único a los vehículos. Para el período 2004, los propietarios de los vehículos automotores inscritos o que se inscriban en el Registro Nacional, cuyo valor tributario para el cobro del impuesto a la propiedad de vehículos sea igual o superior a los siete millones de colones (¢7.000.000,00), deberán pagar, por una única vez, una tarifa adicional del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa establecida en el artículo 9 de la Ley N° 7088, de 30 de noviembre de 1987, y sus reformas, cuyo producto deberá ingresar al Fondo General del Gobierno para financiar los gastos del Estado.

El cobro de la tarifa adicional establecida en el párrafo anterior para los vehículos inscritos, se realizará en forma conjunta con el cobro del impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores, correspondiente al año 2004 y sobre la misma base de cálculo del referido impuesto, para lo cual deberá consignarse claramente, en el mismo recibo, la suma de dinero que deberá cancelarse por este concepto.

Tratándose de vehículos que se inscriban en el Registro Nacional durante el 2004, la base de cálculo será el valor tributario para el cobro del impuesto sobre la propiedad de vehículos para ese período y se aplicará proporcionalmente al tiempo que falte entre la fecha de la solicitud de inscripción y el 31 de diciembre de 2004. Para este efecto, las fracciones de mes se considerarán meses completos.

¹³⁰ Ley No. 8114 *Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias* del 4 de julio del 2001. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Las placas y marchamos no se entregarán al contribuyente sin el pago previo del impuesto establecido en el presente artículo.

Exceptúanse del pago de la tarifa adicional al impuesto sobre la propiedad de vehículos establecida en este artículo, las motocicletas, los vehículos dedicados al transporte remunerado de personas y los camiones de carga, salvo los vehículos “pick ups” con denominación de placa CL (carga liviana). Asimismo, para este impuesto rigen todas las exenciones contempladas en la legislación vigente referidas al impuesto sobre la propiedad de vehículos.

La obligación de pagar este impuesto constituye, además de una deuda personal de propietario, una carga real que pesa con preferencia sobre cualesquiera otros gravámenes sobre el vehículo afectado.¹³¹

Como se concluye de la revisión histórica de los impuestos a la actividad relacionada con el transporte, sobre esta pesan importantes cargas tales como el impuesto a la propiedad de los vehículos, el impuesto al ruedo y el impuesto a los combustibles que no se utilizan exclusivamente para financiar en parte, la infraestructura para el transporte sino otras actividades del Gobierno.

Tarifas

Entre los instrumentos que se utilizan para financiar el transporte público remunerado de personas y que se encuentra en el estudio sobre la legislación en esta materia son las tarifas. La Ley 7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996 establece en los artículos 5 y 6, que esta será la institución *encargada de fijar los precios y tarifas de los servicios públicos*. Para ello debe regular y fiscalizar contable, financiera y técnicamente, a los prestadores de servicios públicos, para comprobar el correcto manejo de los factores que afectan el costo del servicio. Con respecto los criterios que debe tomar en cuenta la Autoridad Reguladora para fijar las tarifas, el artículo 31 establece que:

Artículo 31.- Fijación de tarifas y precios

Para fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos, la Autoridad Reguladora tomará en cuenta las estructuras productivas modelo para cada servicio público, según el desarrollo del conocimiento, la tecnología, las posibilidades del servicio, la actividad de que se trate y el tamaño de las empresas prestadoras. En este último caso, se procurará fomentar la pequeña y la mediana empresa. Si existe imposibilidad comprobada para aplicar este procedimiento, se considerará la situación particular de cada empresa.

¹³¹ Ley No. 8343 *Ley de Contingencia Fiscal* del 18 de diciembre de 2002. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Los criterios de equidad social, sostenibilidad ambiental, conservación de energía y eficiencia económica definidos en el Plan nacional de desarrollo, deberán ser elementos centrales para fijar las tarifas y los precios de los servicios públicos. No se permitirán fijaciones que atenten contra el equilibrio financiero de las entidades prestadoras del servicio público.

La Autoridad Reguladora deberá aplicar modelos de ajuste anual de tarifas, en función de la modificación de variables externas a la administración de los prestadores de los servicios, tales como inflación, tipos de cambio, tasas de interés, precios de hidrocarburos, fijaciones salariales realizadas por el Poder Ejecutivo y cualquier otra variable que la Autoridad Reguladora considere pertinente.

De igual manera, al fijar las tarifas de los servicios públicos, se deberán contemplar los siguientes aspectos y criterios, cuando resulten aplicables:

a) Garantizar el equilibrio financiero.

b) El reconocimiento de los esquemas de costos de los distintos mecanismos de contratación de financiamiento de proyectos, sus formas especiales de pago y sus costos efectivos; entre ellos, pero no limitados a esquemas tipo B: (construya y opere, o construya, opere y transfiera, BOO), así como arrendamientos operativos y/o arrendamientos financieros y cualesquiera otros que sean reglamentados.

c) La protección de los recursos hídricos, costos y servicios ambientales.¹³²

Además de las competencias en materia de fijación de tarifas esta ley, establece también cuáles son los procedimientos que se deben seguir. Resulta importante anotar que en la Ley No.7593 que crea la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos se introducen por la vía de la modificación, cambios a las leyes de transportes. En primer término, se reforman los artículos 1, 2, 4, 10, 12, 17, 25, 30 y 31 de la Ley No.3503.

En la modificación al artículo 2 de ley No. 3503 se establece la competencia del Ministerio de Transportes en la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas y cuáles tareas debe cumplir.

"Artículo 2.- Es competencia del Ministerio de Transportes lo relativo al tránsito y transporte automotor de personas en el país. Este Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para explotarlos.

¹³² Ley 7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas. El control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados, se ejercerá conjuntamente con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para garantizar la aplicación correcta de los servicios y el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales correspondientes.

A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

- a) Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas.
- b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense.
- c) Adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.
- d) Realizar los estudios técnicos indispensables para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.

Para atender estas funciones, en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes existirán los órganos internos necesarios." ¹³³

Con la modificación al artículo 30 de la Ley No.3503 se le asigna a la Comisión Técnica de Transportes la fijación de las tarifas aplicadas al servicio público de transporte automotor. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos las aprobará, improbará o modificará. Además, se indica que las tarifas deberán cubrir la totalidad de los costos reales, en condiciones normales de productividad y organización. Permitirán una amortización adecuada y un razonable beneficio empresarial, reconociendo otros elementos complementarios justificados. Por su parte en el artículo 31 se señala que en cada concesión o permiso que se otorgue, se hará constar la tarifa por el servicio de transporte. Deberá mostrarse en las unidades respectivas, fijarse en terminales y paradas y darle la publicidad permanente para brindar una mayor información a los usuarios. También las tarifas podrán ser revisadas de las siguientes formas:

a) Por acción directa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Cada concesión o permiso se revisará en forma obligatoria anualmente, sin perjuicio de que la revisión se repita si la situación económico-financiera de las empresas lo exige.

b) Por gestión del concesionario o permisionario, quien deberá demostrar lo siguiente:

1.- Que la estructura de costos de la fijación tarifaria vigente ha variado de modo tal que se altere en más de un cinco por ciento (5%) el equilibrio económico del servicio, lo que le impide cumplir con sus obligaciones contractuales y recuperar la inversión y su razonable beneficio.

¹³³ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

2.- Que los mayores costos de operación, más la retribución correspondiente se justifiquen por medio de un estudio económico-financiero, hecho y firmado por un contador público autorizado.

3.- Que se ha cumplido con las normas que, sobre eficiencia, continuidad y seguridad, ha indicado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la concesión respectiva o en su caso, el compromiso real de mejorar el servicio con el aporte económico del ajuste tarifario.

Las solicitudes de ajuste tarifario podrán realizarse si se cumplen los supuestos descritos anteriormente.

El interesado deberá pagar un canon, fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que refleje el costo administrativo y trámite de las solicitudes.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes resolverá la solicitud del interesado dentro de treinta días naturales. Si transcurrido el plazo no se resuelve, el interesado podrá gestionar su caso directamente ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, previo depósito de la garantía dispuesta en resolución general de esa entidad. Si en un término de treinta días naturales la Autoridad no se pronuncia, se aplicará lo dispuesto en el Artículo 37 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Si el recurso de apelación por denegación del ajuste tarifario es evidentemente infundado, la Autoridad Reguladora ejecutará la garantía rendida dentro del plazo de quince días posteriores a la fecha de la resolución correspondiente.¹³⁴

También en la ley No.7593 se modifican los artículos 2, 4, 9, 10, 12, 17 y 18. la ley reguladora del transporte remunerado de personas en vehículos taxi, N°.5406, del 31 de octubre de 1973. Específicamente en el artículo 2 le establece la competencia al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en lo relativo al transporte remunerado de personas por automóvil en la modalidad de taxi. Se indica que el Ministerio prestará tales servicios por medio de particulares, cooperativas y asociaciones de taxista y que, para ello mediará licitación pública y contrato de concesión.

Además, indica que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la regulación, el control y la vigilancia del servicio público concesionado y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos será la instancia superior.

A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá fijar paradas, condiciones y tarifas, en beneficio del usuario. Y nuevamente en materia de tarifas se establece en el artículo 17 que la Comisión Técnica de Transportes fijará las tarifas aplicadas al servicio público automotor por automóvil en la modalidad de taxi y las aprobará la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Para fijar la tarifa, la Comisión deberá respaldar ese acto con

¹³⁴ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

estudios técnicos que establezcan, para esos efectos, la cobertura total de los costos razonables que garanticen y justifiquen la prestación óptima del servicio. La Comisión fijará la tarifa por lo menos una vez al año. La Comisión Técnica de Transportes tendrá un plazo de treinta días naturales para dictar la resolución respectiva. Transcurrido ese período sin resolución, la parte interesada podrá plantear la gestión ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que la reconocerá y resolverá dentro de los treinta días naturales siguientes. Si en ese plazo, la Autoridad no se pronuncia, se aplicará lo dispuesto en el Artículo 37 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.¹³⁵

Como se evidencia, con estas modificaciones se crea un traslape de competencias en materia tarifaria entre la ARESEP y la Comisión Técnica de Transportes y posteriormente con el Consejo de Transporte Público que le da esta atribución en la Ley No.7969. Este ha un tema de permanente conflicto. La Ley No.7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi del 22 de diciembre de 1999*, indica en el Inciso k del artículo 7 lo siguiente:

k) Solicitar los reajustes de tarifas de todos los servicios de transporte remunerado de personas.

Cánones

Los cánones son un instrumento que también contribuye al financiamiento de las instituciones y órganos del sector transporte. Es así, como la Ley No.7593 Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, de 9 de agosto de 1996 determina en su artículo 82 como se calcula el canon de cada actividad que regula.

Artículo 82.- Cálculos del canon

Por cada actividad regulada, la Autoridad Reguladora cobrará un canon consistente en un cargo anual, que se determinará así:

- a) La Autoridad Reguladora calculará el canon de cada actividad, de acuerdo con el principio de servicio al costo y deberá establecer un sistema de costeo apropiado para cada actividad regulada.
- b) Cuando la regulación por actividad involucre varias empresas, la distribución del canon seguirá criterios de proporcionalidad y equidad.
- c) En mayo de cada año, la Autoridad Reguladora presentará el proyecto de cánones para el año siguiente, con su respectiva justificación técnica, ante la Contraloría General de la República para que lo apruebe. Recibido el proyecto, la Contraloría dará audiencia,

¹³⁵ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

por un plazo de diez (10) días hábiles, a las empresas reguladas a fin de que expongan sus observaciones al proyecto de cánones. Transcurrido el plazo, se aplicará el silencio positivo.

d) El proyecto de cánones deberá aprobarse a más tardar el último día hábil del mes de julio del mismo año. Vencido ese término sin pronunciamiento de la Contraloría General de la República, el proyecto se tendrá por aprobado en la forma en que fue presentado por la Autoridad Reguladora.

Según los procedimientos aquí indicados, esa Autoridad someterá a la Contraloría General de la República, para su aprobación, los cánones por nuevos servicios públicos establecidos por la Asamblea Legislativa. La Autoridad Reguladora determinará los medios y procedimientos adecuados para recaudar los cánones a que se refiere esta Ley.

La Autoridad Reguladora estará sujeta al cumplimiento de los principios establecidos en el título II de la Ley N° 8131, Administración financiera de la República y presupuestos públicos, y a proporcionar la información requerida por el Ministerio de Hacienda para sus estudios. En lo demás, se le exceptúa de los alcances y la aplicación de esa Ley. En su fiscalización, estará sujeta únicamente a las disposiciones de la Contraloría General de la República.¹³⁶

En el artículo 83 se señala la posibilidad de que las empresas reguladas que colaboren con la Autoridad Reguladora en la recaudación de cánones de terceros, descuenten del canon que les corresponde cancelar los gastos por este servicio. La empresa recaudadora deberá presentar a la Autoridad Reguladora el estudio respectivo.

Por su parte en las modificaciones a la Ley N°. 3503 *Ley reguladora del transporte remunerado de personas en vehículos automotores*, del 10 de mayo de 1965 y sus reformas, que incluye la ley No.7593, específicamente al artículo 31 se indica que

"Artículo 31.-En cada concesión o permiso que se otorgue, se hará constar la tarifa por el servicio de transporte. Deberá mostrarse en las unidades respectivas, fijarse en terminales y paradas y darle la publicidad permanente para brindar una mayor información a los usuarios.

Las tarifas podrán ser revisadas de las siguientes formas:

- a) Por acción directa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Cada concesión o permiso se revisará en forma obligatoria anualmente, sin perjuicio de que la revisión se

¹³⁶ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

repita si la situación económico-financiera de las empresas lo exige.

b) Por gestión del concesionario o permisionario, quien deberá demostrar lo siguiente:

1.- Que la estructura de costos de la fijación tarifaria vigente ha variado de modo tal que se altere en más de un cinco por ciento (5%) el equilibrio económico del servicio, lo que le impide cumplir con sus obligaciones contractuales y recuperar la inversión y su razonable beneficio.

2.- Que los mayores costos de operación, más la retribución correspondiente se justifiquen por medio de un estudio económico-financiero, hecho y firmado por un contador público autorizado.

3.- Que se ha cumplido con las normas que, sobre eficiencia, continuidad y seguridad, ha indicado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la concesión respectiva o en su caso, el compromiso real de mejorar el servicio con el aporte económico del ajuste tarifario.

Las solicitudes de ajuste tarifario podrán realizarse si se cumplen los supuestos descritos anteriormente.

El interesado deberá pagar un canon, fijado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que refleje el costo administrativo y trámite de las solicitudes.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes resolverá la solicitud del interesado dentro de treinta días naturales. Si transcurrido el plazo no se resuelve, el interesado podrá gestionar su caso directamente ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, previo depósito de la garantía dispuesta en resolución general de esa entidad. Si en un término de treinta días naturales la Autoridad no se pronuncia, se aplicará lo dispuesto en el Artículo 37 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Si el recurso de apelación por denegación del ajuste tarifario es evidentemente infundado, la Autoridad Reguladora ejecutará la garantía rendida dentro del plazo de quince días posteriores a la fecha de la resolución correspondiente."

La Ley No.8823 *Reforma de varias leyes sobre la participación de la Contraloría General de la República para la Simplificación y el Fortalecimiento de la Gestión Pública* del 5 de mayo del 2010 en sus artículos 46 y 47 introduce algunos cambios al artículo 25 de la Ley No.7969 y al artículo 82 de la Ley No.7593 de manera que en adelante se leerán así:

ARTÍCULO 46.- Refórmase el artículo 25 de la Ley reguladora del servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos en la modalidad de taxi, N.º 7969. El texto dirá:

“Artículo 25.- Cálculos del canon

Por cada actividad regulada, el Consejo cobrará un canon consistente en un cobro anual que se dispondrá de la siguiente manera:

- a) El Consejo calculará el canon de cada actividad según el principio de servicio al costo y deberá establecer un sistema de costeo apropiado para cada actividad regulada.
- b) Cuando la regulación por actividad involucre varias empresas, la distribución del canon seguirá criterios de proporcionalidad y equidad.
- c) En el mes de junio de cada año, el Consejo presentará ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, para su aprobación, el proyecto de cánones para el año siguiente, con su justificación técnica. Recibido el proyecto, la Autoridad Reguladora dará audiencia, por un plazo de diez días hábiles, a las empresas reguladas para que expongan sus observaciones al proyecto de cánones. Transcurrido el plazo, se aplicará el silencio positivo.
- d) El proyecto de cánones deberá aprobarse a más tardar el último día hábil de agosto del mismo año. Vencido este término sin el pronunciamiento de la Autoridad Reguladora, el proyecto se incluirá dentro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y se tendrá por aprobado en la forma presentada por el Consejo y el Tribunal. El Consejo determinará los medios y los procedimientos adecuados para recaudar los cánones referidos en esta Ley.”

ARTÍCULO 47.-Refórmase el artículo 82 de la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), N.º 7593. El texto dirá:

“Artículo 82.- Cálculos del canon

Por cada actividad regulada, la Autoridad Reguladora cobrará un canon consistente en un cargo anual, que se determinará de la siguiente manera:

- a) La Autoridad Reguladora calculará el canon de cada actividad de acuerdo con el principio de servicio al costo y deberá establecer un sistema de costeo apropiado para cada actividad regulada.
- b) Cuando la regulación por actividad involucre varias empresas, la distribución del canon seguirá criterios de proporcionalidad y equidad.
- c) Dentro de la primera quincena del mes de abril de cada año, la Autoridad Reguladora presentará el proyecto de cánones para el año siguiente, con su

respectiva justificación técnica, ante la Contraloría General de la República, para que lo apruebe o impruebe. Recibido el proyecto, la Contraloría dará audiencia, por un plazo de diez (10) días hábiles, a las empresas reguladas a fin de que expongan sus observaciones al proyecto de cánones. Transcurrido el plazo, se aplicará el silencio positivo.

- d) El proyecto de cánones deberá aprobarse o improbarse a más tardar el último día hábil del mes de julio del mismo año.

Según los procedimientos aquí indicados, esa Autoridad someterá a la Contraloría General de la República, para su aprobación, los cánones por nuevos servicios públicos establecidos por la Asamblea Legislativa. La Autoridad Reguladora determinará los medios y los procedimientos adecuados para recaudar los cánones a que se refiere esta Ley. La Autoridad Reguladora estará sujeta al cumplimiento de los principios establecidos en el título II de la Ley N.º 8131, Administración financiera de la República y presupuestos públicos, y a proporcionar la información requerida por el Ministerio de Hacienda para sus estudios. En lo demás, se le exceptúa de los alcances y la aplicación de esa Ley. En su fiscalización, estará sujeta únicamente a las disposiciones de la Contraloría General de la República."¹³⁷

Préstamos

De la revisión de la legislación sobre transporte para el período 1950-2017 se concluye que el mecanismo de financiamiento de las obras de infraestructura para transporte han sido los préstamos, pues vía legislación se tramitaron en este período 128 préstamos, la mayoría con organismos financieros internacionales.

Algunos ejemplos de esto los encontramos en las siguientes leyes:

La ley No.7624 *Préstamo Export-Import Bank China para Carretera Florencia - Naranjo* del 6 de setiembre de 1996 y la Ley No. 9283 *Aprobación de los Contratos de Préstamo No.3071/OC-CR y No. 3072/ CH-CR, suscritos entre la República de Costa Rica, y el Banco Interamericano de Desarrollo para el financiamiento del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT)* del 30 de octubre del 2014.

Esta persistente situación de la dependencia de los préstamos internacionales para desarrollar la infraestructura del transporte ha contribuido con el

¹³⁷ Ley No.8823 *Reforma de varias leyes sobre la participación de la Contraloría General de la República para la Simplificación y el Fortalecimiento de la Gestión Pública* del 5 de mayo del 2010. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

crecimiento de la deuda externa nacional y dificulta la respuesta rápida para la construcción de obras que se requieren con urgencia.

Como se concluye de la revisión histórica de los impuestos a la actividad relacionada con el transporte, sobre esta pesan importantes cargas tales como el impuesto a la propiedad de los vehículos, el impuesto al ruedo y el impuesto a los combustibles que no se utilizan exclusivamente para financiar en parte, la infraestructura para el transporte sino otras actividades del Gobierno.

Financiamiento con bonos

En el período de estudio 1950-2017 sobre la legislación en transporte, se encontraron tres leyes en las que se recurre a la emisión de bonos como mecanismo de financiamiento para hacer obras de infraestructura del transporte y una de ellas que deroga esa posibilidad. Estas son las citadas leyes:

Cuadro No.11 Cuadro de leyes de transportes sobre la materia de bonos

No. de Ley	Nombre de la Ley
1856	Ley de Emisión de los Bonos Obras Públicas 6% de 1955
1943	Deroga Emisión Bonos Obras Públicas (Transitorio I)
3480	Emisión de Bonos Obras Públicas
6176	Emisión Bonos Carreteras 1977 Mejoramiento Caminos y Autoriza Peajes

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en la Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

Para ejemplificar este tipo de normas tenemos la Ley No.1856 *Ley de Emisión de los Bonos Obras Públicas 6% de 1955 del 28 de febrero de 1955* que autoriza la emisión de bonos con el propósito de financiar varias obras públicas entre las cuales se encuentra la compra de propiedades anexas a la Avenida Segunda de la Ciudad de San José que sean necesarias para su ampliación, a cuyo efecto se tiene por autorizado al Poder Ejecutivo para efectuar tales compras y para la ejecución de trabajos en dicho plan de ampliación¹³⁸ y el artículo 8 de la Ley No. 6176 *Emisión Bonos Carreteras 1977 Mejoramiento Caminos y Autoriza Peajes* del 2 de diciembre de 1977 que indica que los bonos o su producto se destinarán al mejoramiento o pavimentación, o a ambas cosas, de los caminos Corralillo Tablón; Rancho Redondo-Llano Grande-Tierra Blanca, Pacayas-Santa Cruz Turrialba, Interamericana - Upala, Tárcoles - Loma, Penschurt - Cahuita - Puerto Viejo - Bribri - Sixaola, Cieneguita - Río Banano-La Bomba, ambos de la Provincia de

¹³⁸ Ley No.1856 *Ley de Emisión de los Bonos Obras Públicas 6% de 1955 del 28 de febrero de 1955*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Limón, San Ramón-Zarcelero - Interamericana-Puerto Cortés, San Miguel - Vara Blanca-Heredia, construcción carretera San Ramón - Berlín, Llano de Brenes de San Ramón y Estanquillo de Atenas, San Isidro de El General - Dominical - Uvita, Frailes-Tarbaca de Aserrí-Río Conejo -Desamparados, Puerto Viejo a Río Frío, Playa de Naranjo-Paquera-Cóbano, en el Cantón Central de Puntarenas, estudio de factibilidad, trazado y construcción de la carretera Alajuela-Poás (San Pedro), construcción carretera Puente Javillos - Puente Río Peñas Blancas, Paso San Isidro de Peñas Blancas, carretera Puerto Jiménez-Piedras Blancas, en la Carretera Interamericana, Zetilla-San Bosco - Puente Ciruelas (Heredia), Santa Bárbara - Betania (Heredia), Santa Bárbara - Río Segundo (Heredia , carretera que conduce de Turrialba a la Alegría de Siquirres, entroncando con carretera rústica que comprende Limón, Siquirres y Guápiles), según las especificaciones y condiciones que al efecto tenga el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Como vemos en estos casos la emisión de bonos sustenta la realización de obras públicas importantes.¹³⁹

Peajes

La noción de peaje, se vincula a los términos *peatge* (del catalán) y *péage* (francés), refiere al derecho de una persona a transitar por un cierto espacio. Por extensión, se conoce como peaje al sitio donde se abona dicho permiso y al pago que se concreta en sí mismo.¹⁴⁰ También el peaje puede entenderse como "...la percepción de una tasa por el uso de una determinada obra, destinada a costear su construcción y mantenimiento o sólo su mantenimiento o conservación. El Concesionario de la obra pública, percibe una retribución, mediante una tarifa ("peaje") por la explotación de la obra durante un tiempo determinado, que pagan los usuarios o mediante el cobro de una suma de dinero que paga la Administración (que en ocasiones garantiza un ingreso mínimo al Concesionario)¹⁴¹ Por tanto, los peajes son otro mecanismo de financiamiento a los que en muy pocas oportunidades, han recurrido los distintos gobiernos de nuestro país, para construir las obras de infraestructura de transportes. En el análisis de la legislación sobre transportes del período 1950-2017 únicamente se encontró un total de 4 leyes que se refieren al tema de los peajes.

¹³⁹ Ley No. 6176 *Emisión Bonos Carreteras 1977 Mejoramiento Caminos y Autoriza Peajes* del 2 de diciembre de 1977. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁴⁰ Julián Pérez Porto y Ana Gardey. Publicado: 2013. Actualizado: 2015. Definición de peaje (<https://definicion.de/peaje/>)<https://definicion.de/peaje/>

¹⁴¹ Roldán Castillo, Carolina y Navarro Sánchez, Vivian Susana. *Los fideicomisos para el desarrollo de infraestructura en el sector público. Un desafío jurídico administrativo para el Estado costarricense*. Tesis de Licenciatura en Derecho. Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. 2013. 178 pp. Director: Prof. Carlos Estrada Navas.

Cuadro Nº 12. Cuadro de leyes de transportes sobre peajes

No. de Ley	Nombre de la Ley
5883	Peaje entre Limón - Siquirres
6176	Emisión Bonos Carreteras 1977 Mejoramiento Caminos y Autoriza Peajes
7314	Destino del Peaje de Estaciones Zurquí y la Herediana
9397	Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso

Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

Para ejemplificar este tipo de normas tenemos que en el artículo 8 de la Ley No. 6176 *Emisión Bonos Carreteras 1977 Mejoramiento Caminos y Autoriza Peajes* del 2 de diciembre de 1977 se indica que los bonos que autoriza esta ley o su producto se destinarán al mejoramiento o pavimentación, o a ambas cosas, de los caminos Corralillo Tablón; Rancho Redondo-Llano Grande-Tierra Blanca, Pacayas-Santa Cruz Turrialba, Interamericana - Upala, Tárcoles - Loma, Penschurt - Cahuita - Puerto Viejo - Bribri - Sixaola, Cieneguita - Río Banano-La Bomba, ambos de la Provincia de Limón, San Ramón-Zarcero - Interamericana-Puerto Cortés, San Miguel - Vara Blanca-Heredia, construcción carretera San Ramón - Berlín, Llano de Brenes de San Ramón y Estanquillo de Atenas, San Isidro de El General - Dominical - Uvita, Frailes-Tarbaca de Aserri-Río Conejo -Desamparados, Puerto Viejo a Río Frío, Playa de Naranjo-Paquera-Cóbano, en el Cantón Central de Puntarenas, estudio de factibilidad, trazado y construcción de la carretera Alajuela-Poás (San Pedro), construcción carretera Puente Javillos - Puente Río Peñas Blancas, Paso San Isidro de Peñas Blancas, carretera Puerto Jiménez-Piedras Blancas, en la Carretera Interamericana, Zetilla-San Bosco - Puente Ciruelas (Heredia), Santa Bárbara - Betania (Heredia), Santa Bárbara - Río Segundo (Heredia , carretera que conduce de Turrialba a la Alegría de Siquirres, entroncando con carretera rústica que comprende Limón, Siquirres y Guápiles), según las especificaciones y condiciones que al efecto tenga el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y en el artículo 10 se autoriza al Poder Ejecutivo para establecer un sistema de peaje en todas las vías antes citadas o en las que juzgue prudente aunque no exista vía alterna. El producto del peaje que se obtenga en las vías que se construyan de conformidad con esta ley, se aplicará única y exclusivamente a la amortización, pago de intereses y gastos de mantenimiento de dichas vías.¹⁴²

¹⁴² Ley No. 6176 *Emisión Bonos Carreteras 1977 Mejoramiento Caminos y Autoriza Peajes* del 2 de diciembre de 1977. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

También el artículo 7 de una ley bastante reciente, la Ley No. 9397 *Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso* del 14 de setiembre de 2016 contempla el pago de la obra por medio del sistema de peajes:

ARTÍCULO 7.- Administración de los ingresos

La recaudación y administración de las tasas o los peajes del corredor vial San José-Cartago, así como de los ingresos generados por obras y servicios conexos son responsabilidad del fideicomiso. Estos flujos económicos presentes y futuros se destinarán de la siguiente manera:

a) Para realizar el pago de las cuotas de las obligaciones adquiridas por el fideicomiso, para la construcción de la obra pública con servicio público denominada "Corredor Vial San José-Cartago", las cuales incluyen principal, intereses y comisiones establecidos según los contratos de préstamos.

b) Para el pago de las obligaciones sobre los mecanismos financieros que se fueran a utilizar.

c) Para el pago de los costos operativos y administrativos del fideicomiso.

d) Para el pago de las pólizas de seguro que sean requeridas para la operación del corredor vial San José-Cartago.

e) Para capitalizar un fondo que acumule los recursos necesarios para garantizar la operatividad de la obra durante todo el plazo del fideicomiso.

La prelación del uso de los flujos será determinada según la estructuración financiera correspondiente y las necesidades derivadas del funcionamiento del fideicomiso.¹⁴³

En el caso de la ley anterior vemos como se combinan dos mecanismos, cuáles son fideicomisos y peajes.

Fideicomisos

La utilización del contrato de Fideicomiso como mecanismo para la inversión en infraestructura se empieza a utilizar en Costa Rica alrededor del año 1999 y ha sido un lento proceso de aprendizaje.

El artículo 73 del Reglamento de Oferta Pública de Valores ha definido muy recientemente esta nueva figura jurídica en los siguientes términos: "Artículo 73. —Fideicomiso de desarrollo de obra pública. El fideicomiso de desarrollo de obra pública es un contrato en virtud del cual, la Administración Pública conviene con un fiduciario con el único fin de llevar a cabo la ejecución de un

¹⁴³ Ley No. 9397 *Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso* del 14 de setiembre de 2016. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

proyecto concreto de construcción y desarrollo de obra pública, para su posterior arrendamiento con o sin opción de compra por parte de la Administración Pública. A estos efectos, la Administración transmite al fideicomiso un conjunto prefijado de cualquier tipo de activos necesarios para el desarrollo del proyecto, como, por ejemplo, derechos de uso, estudios, diseños preliminares, propiedad intelectual, entre otros, de los cuales sea titular. La emisión de valores de oferta pública sustentados en procesos de desarrollo de obra pública debe sujetarse, en lo que corresponda, a lo dispuesto en el título anterior y a las condiciones especiales establecidas en el presente título.¹⁴⁴

En cuanto al instrumento de fideicomisos para financiar la construcción de infraestructura en transportes, recientemente se han aprobado tres leyes que lo utilizan; a saber: Ley No. 9292 *Desarrollo de Obra Pública a Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales mediante fideicomiso* del 23 de febrero del 2015, Ley No. 9397 *Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso* del 14 de setiembre del 2016 y la Ley No. 9422 *Autorización para el desarrollo de infraestructura de transporte mediante Fideicomiso* del 16 de febrero del 2017.

Por último, hay que señalar que la Ley No.7762 *Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos* del 14 de abril de 1998 contiene artículos que legislan en el tema de las fuentes de financiamiento, tales como el artículo 13 que crea el Fondo Nacional de Concesiones como instrumento para el financiamiento de los programas del Consejo Nacional de Concesiones. El artículo 14 que señala como fuentes de financiamiento: a) La suma que el concesionario debe pagar por la inspección y el control que ejerce la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones. b) Las donaciones nacionales e internacionales. c) Las partidas presupuestarias contenidas en la Ley de Presupuesto Nacional y las transferencias que realicen tanto la Administración Pública central como la Administración Pública descentralizada y las empresas del Estado, d) Las multas y garantías cobradas o ejecutadas a los concesionarios, e) El reembolso de los estudios realizados por la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones, los que podrán ser exigidos al adjudicatario de la concesión y f) Los recursos que el Consejo Nacional de Concesiones reciba, en condición de fideicomisario. El Fondo estará bajo la supervisión de la Contraloría General de la República, sin perjuicio de los mecanismos de control interno que disponga el reglamento de esta ley o acuerde el Consejo Nacional de Concesiones. También los incisos 1) y 2) del artículo 20 que trata el tema de los proyectos de iniciativa privada y de la participación en consorcio.

¹⁴⁴ Roldán Castillo, Carolina y Navarro Sánchez, Vivian Susana. *Los fideicomisos para el desarrollo de infraestructura en el sector público. Un desafío jurídico administrativo para el Estado costarricense*. Tesis de Licenciatura en Derecho. Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. 2013. 178 pp. Director: Prof. Carlos Estrada Navas.

En suma, tenemos que la legislación en transporte, muestra que durante el primer período en estudio 1950-1982, los mecanismos de financiamiento para las obras públicas en infraestructura de transportes se fundamentaron en los impuestos y préstamos internacionales ejecutados por los ministerios e instituciones autónomas del Estado y en menor medida en emisión de bonos y peajes. En el último período que va de 1994 a la fecha y después de un segundo período de reacomodo del Estado, los instrumentos para financiar la obra pública cambian en el marco de la ley de concesión de obra pública y estas se realizan por medio de fideicomisos y se cobran tasas o peajes. En cuanto a los medios de transporte estos se han financiado a lo largo del período por medio de tarifas y han financiado la regulación por medio de cánones.

Exoneraciones

Un tema que no escapa al estudio en materia de transportes es que se ha legislado una importante cantidad de exoneraciones, específicamente se encontraron 129 normas que otorgan exenciones. Algunas de estas contemplan varias exoneraciones a su vez. La exención es la dispensa legal de la obligación tributaria. Así la define el artículo 61 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios.¹⁴⁵

“Las exenciones son instrumentos de política fiscal, establecidas por mandato de ley, que dispensan del pago de tributos a algunas actividades en las cuales se ha producido el hecho generador del tributo. Constituyen en sí, un privilegio, establecido legalmente, que goza el contribuyente y por el cual está autorizado para dejar de pagar parcial o completamente un determinado tributo. A través de ellas, el Estado interviene en la economía a efecto de estimular el desarrollo productivo y comercial de ciertos sectores sensibles para el crecimiento económico social”.¹⁴⁶

Ejemplo de esto es el artículo 10 de la Ley No.9283 *Aprobación de los Contratos de Préstamo No.3071/OC-CR y No. 3072/ CH-CR, suscritos entre la República de Costa Rica, y el Banco Interamericano de Desarrollo para el financiamiento del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT)* del 30 de octubre del 2014.

¹⁴⁵ Contraloría General de la República. *Informe No. DFOE-SAF-IF-14-2010 23 de diciembre, 2010. Informe del Estudio realizado sobre el control y evaluación de las exoneraciones en el impuesto sobre la Renta. Área de Fiscalización del Sistema de Administración Financiera de la República. San José.*

¹⁴⁶ Contraloría General de la República. *Informe No. DFOE-SAF-IF-14-2010 23 de diciembre, 2010. Informe del Estudio realizado sobre el control y evaluación de las exoneraciones en el impuesto sobre la Renta. Área de Fiscalización del Sistema de Administración Financiera de la República. San José.*

ARTÍCULO 10.- Exención de pago de impuestos en adquisiciones de obras, bienes y servicios

Las adquisiciones de obras, bienes y servicios que los contratistas y subcontratistas, por las características de los contratos de préstamo, ejecuten con recursos del financiamiento estarán exentas de toda clase de impuestos, tasas, sobretasas, contribuciones o derechos de carácter nacional, en la medida en que las contrataciones se realicen con estricto apego a las disposiciones de los contratos de préstamo y se incorporen en el proyecto.

Dicha exención comprende el impuesto único por el tipo de combustible, según la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, y se entenderá otorgada a favor de la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), a efectos de que venda los combustibles que se requieren bajo los términos de este artículo y exonerados del impuesto indicado. Los contratistas y subcontratistas deberán pagar los impuestos respectivos por los equipos y vehículos una vez finalizada la ejecución del proyecto o si estos son vendidos; excepto que sean donados al Estado costarricense.

Las actividades descritas en este artículo tampoco estarán sujetas al pago de ningún monto por concepto de timbres o contribuciones parafiscales vigentes en el momento de publicarse la presente ley, incluyendo los timbres relativos al Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos y la formalización contractual.

En caso de que el organismo ejecutor utilice como mecanismo de ejecución el fideicomiso, este estará exento de toda clase de impuestos, tasas, sobretasas, timbres, contribuciones o derechos de carácter nacional o de importación.¹⁴⁷

También en la Ley No.8757 *Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CR-X1007) entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo, para financiar el Programa de Infraestructura de Transporte (PIT)* del 25 de julio del 2009 se observa la cantidad de exoneraciones que se otorgan en una sola norma.

1.- No estarán sujetos al pago de ninguna clase de impuestos, tasas, contribuciones ni derechos, los documentos que se requieran para formalizar el Convenio de cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión CR-X1007, así como también los contratos de préstamo individuales que se celebren con el BID, en el marco de dicho

¹⁴⁷ Ley No.9283 *Aprobación de los Contratos de Préstamo No.3071/OC-CR y No. 3072/ CH-CR, suscritos entre la República de Costa Rica, y el Banco Interamericano de Desarrollo para el financiamiento del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT)* del 30 de octubre del 2014. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Convenio. Asimismo, la inscripción de estos documentos, en los registros correspondientes, queda exonerada de todo tipo de pago.

2.- Las adquisiciones de obras, bienes y servicios que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) y otros entes adscritos al MOPT, unidades ejecutoras de proyectos derivados de este Convenio, municipalidades o cualquier otra entidad pública, que por las características de este Convenio ejecuten recursos del financiamiento e implementen los contratos de préstamo individuales a ser celebrados en el marco del Convenio que se aprueba con esta Ley, no estarán sujetas al pago de ninguna clase de impuestos, tasas, sobretasas, contribuciones ni derechos, en la medida en que las contrataciones se realicen con estricto apego a esta Ley y se incorporen al Proyecto.¹⁴⁸

Para el caso de la legislación en materia de exoneraciones, el Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley N° 4755, en el artículo 62 dispone:

Artículo 62.- Condiciones y requisitos exigidos. La ley que contemple exenciones debe especificar las condiciones y los requisitos fijados para otorgarlas, los beneficiarios, las mercancías, los tributos que comprende, si es total o parcial, el plazo de su duración, y si al final o en el transcurso de dicho período se pueden liberar las mercancías o si deben liquidar los impuestos, o bien si se puede autorizar el traspaso a terceros y bajo qué condiciones.

En todos los casos, las personas físicas o jurídicas que soliciten exenciones deberán estar al día en el pago de los impuestos que administre la Administración Tributaria del Ministerio de Hacienda, como condición para su otorgamiento.¹⁴⁹

Pese a ese mandato legal establecido en el Código de Normas y Procedimientos Tributarios la mayor cantidad de exoneraciones no indican explícitamente el tipo y la cantidad de impuestos exonerados, el plazo de vigencia, y carecen de mecanismos de control y regulación en su ejecución.

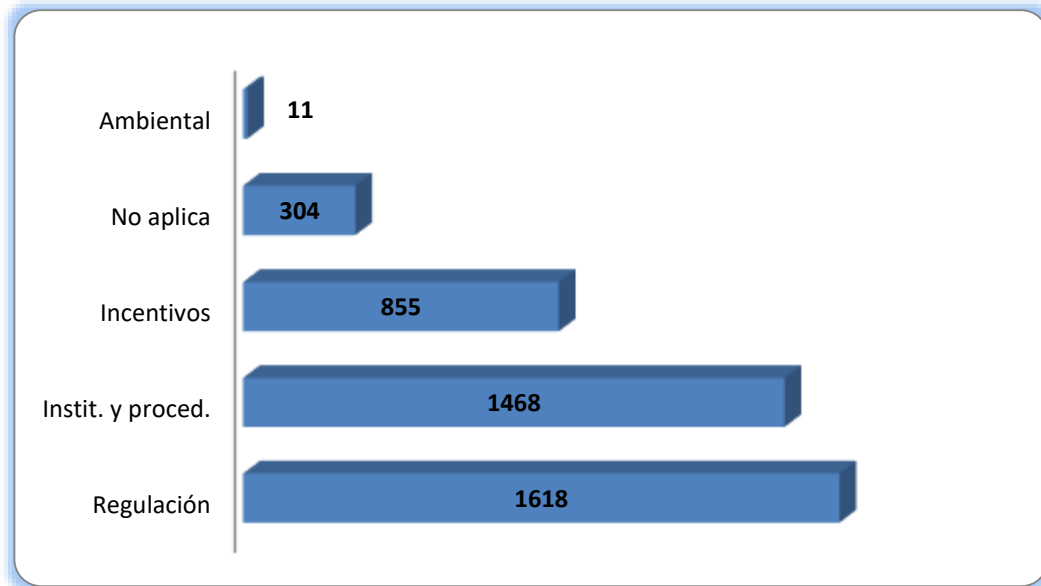
¹⁴⁸ Ley No.8757 *Proyectos de Inversión (CR-X1007) entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo, para financiar el Programa de Infraestructura de Transporte (PIT)* del 25 de julio del 2009. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁴⁹ Ley No.4755 *Código de Normas y Procedimientos Tributarios* del 3 de mayo de 1971 y reformado por Ley No. 9069 Reformado por el artículo 1 de la Ley N° 9069, de 10 de setiembre de 2012. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Tendencia en la legislación de transportes sobre la creación de institucionalidad y procedimientos

Como se indicó antes en relación con la legislación que crea institucionalidad y procedimientos en materia de transportes, se encontraron 1468 artículos para un 47,4% de la totalidad del articulado.

Gráfico N° 12. Porcentaje de artículos por categoría, según subcategoría



Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en la Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

En un primer período 1950-1982 tenemos un fortalecimiento del Ministerio de Obras Públicas y Transportes como rector del tema transportes. Se le dan nuevas funciones y atribuciones, se crean departamentos y direcciones. Se tiene, por consiguiente, un Ministerio que centraliza de manera importante todo lo relacionado con la materia de transportes.

La Ley No.3155 *Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas* del 5 de agosto de 1963 y ya derogada transforma el Ministerio de Obras Públicas en un ministerio al que le integra todo el tema de los diferentes tipos de transportes.

Artículo 1º.—Créase un Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en sustitución del Ministerio de Obras Públicas, asumiendo el nuevo

Despacho los derechos y obligaciones del anterior que sean compatibles con los objetos establecidos en el artículo siguiente.¹⁵⁰

Además, le señala las siguientes atribuciones:

Artículo 2º.—El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene por objeto:

a) Planificar, construir y mejorar las carreteras y caminos. Mantener las carreteras y colaborar con las Municipalidades en la conservación de los caminos vecinales. Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras y caminos existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos.

b) Planificar, construir, mejorar, mantener, operar y administrar los aeropuertos nacionales y sus anexidades. Regular y controlar el transporte y el tránsito aéreo y sus derivaciones por medio de una Junta de Aviación Civil y por las dependencias administrativas que se estimen convenientes.

c) Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares. Regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.

d) Regular, controlar y vigilar los transportes por ferrocarriles y tranvías.

e) Regular y controlar el transporte continuo de mercaderías a granel.

f) Planificar, regular, controlar y vigilar cualquier otra modalidad de transporte no mencionada en este artículo.

g) Construir, mejorar y mantener las edificaciones y demás obras públicas no sujetas a disposiciones legales especiales y vigilar que se les dé el uso adecuado. La planificación de estas obras se hará conjuntamente con los organismos a los cuales incumbe su funcionamiento, operación y administración.

h) Planificar, construir, mejorar y conservar obras de defensa civil, para controlar inundaciones y otras calamidades públicas.

i) Planificar y efectuar cartas geográficas, hidrográficas y mapas de la República. Estudiar, investigar y laborar sobre aspectos geográficos, hidrográficos, geofísicos y de otra índole que sean complemento de esas funciones.

j) Planificar, regular, controlar y prestar los servicios técnicos de catastro.

(Nota: Las funciones a que se refiere este inciso corresponden actualmente al Catastro Nacional, integrante del Registro Nacional, dependiente del Ministerio de Justicia.)

¹⁵⁰ Ley No. 3155 *Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas* del 5 de agosto de 1963. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Artículo 3º.—Para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo, mediante decreto creará las Direcciones y Dependencias necesarias para la mejor organización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.¹⁵¹

Se trata pues de una ley que amplía la orientación y competencias del Ministerio de Obras Públicas para extenderlas al transporte y crear las dependencias y direcciones que requiera para cumplir sus funciones.

En el Artículo 9 de la Ley No.2719 *Ley del Plan Vial* del 10 de febrero de 1961, se le ordena al Ministerio de Obras Públicas organizar, de inmediato, una Sección del Departamento de Vialidad, para contribuir al mantenimiento y atender el planeo y construcción de los caminos vecinales del país y para cooperar en forma más efectiva con las Juntas de Caminos a que se refiere la Ley General de Caminos.

La Ley No.4220 *Reforma Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas* de 8 de noviembre de 1968 está dirigida nuevamente a Fortalecer las competencias y estructura del Ministerio encargado de todo lo relacionado con transportes.

Artículo 1º.- Refórmense los artículos 2º. inciso b), y 3º.de la Ley de Creación del Ministerio de Transportes, No. 3155 de 5 de agosto de 1963, la cual en lo sucesivo se leerá así:

Artículo 1º.- Créase un Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas, asumiendo el nuevo Despacho los derechos y obligaciones del anterior, que sean compatibles con los objetivos establecidos en el artículo siguiente.

Artículo 2º.- El Ministerio de Transportes tiene por objeto:

- a) Construir, mantener y mejorar las redes de carreteras y caminos del país y regular y controlar el transporte por carretera;
- b) Construir, mantener y mejorar los aeropuertos nacionales, y regular y controlar el transporte aéreo, por medio de la Junta de Aviación Civil, a que se refiere la Parte III, Sección I del Decreto-Ley No. 762 de 18 de octubre de 1949;
- c) Controlar y regular el transporte ferroviario; y
- d) Construir, mantener y mejorar los puertos de altura, los puertos de cabotaje y vías fluviales. La administración de vías de aguas interiores estará a cargo de entidades locales y en el caso de existir instituciones especializadas en construcción y administración portuaria, el Ministerio de Transportes únicamente colaborará con tales instituciones en el cumplimiento de sus fines. En los puertos de Limón y Puntarenas se mantiene la situación jurídica existente en relación con los muelles; sin

¹⁵¹ Ley No. 3155 *Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas* del 5 de agosto de 1963. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

embargo, el Ministerio de Transportes se interesará en el estudio y solución de los problemas portuarios de ambos lugares.

Artículo 3º.- Para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo, mediante decreto, creará las direcciones y departamentos necesarios para la mejor organización del Ministerio de Transportes. Este Ministerio asumirá las funciones y atribuciones de la Dirección General de Tránsito y del Consejo Superior de Tránsito. En todo lo relacionado con el transporte aéreo, el Ministerio actuará por medio de la Junta de Aviación Civil.

Las leyes respectivas de las entidades que pasan a formar parte de este Ministerio, se entenderán modificadas en lo conducente en cuanto a integración, recursos legales y ubicación administrativa, subsistiendo las normas de regulación y control, que serán aplicadas por la dependencia de este Ministerio que se indique.

Artículo 4º.- Las labores de construcción que realice el Ministerio de transportes, se harán preferentemente por el sistema de contratos por licitación, procurando contratar con el mayor número de personas o de empresas nacionales dedicadas a la construcción.”¹⁵²

La Ley No.4786 *Reforma a la Ley de Creación del Ministerio de Transportes para denominarlo Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, deroga leyes N° 4420 de 8/11/1968, N° 3157 de 06/08/1963 del 5 de julio de 1971 mantiene la tendencia manifestada hasta la fecha del fortalecimiento del este Ministerio y sus funciones.

Veamos que al iniciar el período en el artículo 1º de la Ley No.757 *Ley de Caminos Públicos* del 11 de octubre de 1949 y hoy derogada se establecía que la construcción y conservación de los caminos públicos, sus complementos y accesorios, corresponde a un cuerpo técnico dependiente del Ministerio de Obras Públicas: Si se tratare de caminos públicos o nacionales, al Departamento de Caminos Públicos y si se tratare de caminos vecinales, a la Sección de Caminos Vecinales dependiente del Departamento de Caminos Públicos. Por su parte, en el artículo 4 se establecía que la Sección de Caminos Vecinales tendría personal integrante de un cuerpo de Ingenieros y los Encargados Cantonales de Caminos Vecinales y el artículo 6 que la construcción, arreglo y reparación de las calles ubicadas en el perímetro de las ciudades y villas estaría a cargo de la respectiva Municipalidad¹⁵³. Esta es la estructura con la que iniciamos el período de 1950 en materia de caminos. La Ley No.1338 *Ley General de Caminos Públicos* del

¹⁵² Ley No.4220 *Reforma Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas* de 8 de noviembre de 1968. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁵³ Ley No.757 *Ley de Caminos Públicos* del 11 de octubre de 1949. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

29 de agosto de 1951 y ya derogada conserva en su artículo 1°, este mismo esquema de que la construcción y conservación de los caminos, sus complementos y accesorios, corresponden al Ministerio de Obras Públicas por medio de sus Departamentos de Caminos Públicos o el de Caminos Vecinales, según se trate respectivamente de caminos públicos o nacionales, o de caminos vecinales; y a las Municipalidades si se tratare de calles.¹⁵⁴ En el artículo 15 se crea para cada cantón una Junta Cantonal de Caminos, con propósitos de fiscalizar la construcción y mantenimiento de los caminos vecinales, dependiente y auxiliar del Departamento de Caminos Vecinales. Cada Junta Cantonal de Caminos se constituía de tres miembros propietarios y dos suplentes, correspondiendo al Poder Ejecutivo la designación de dos propietarios y un suplente, y a la respectiva Municipalidad los demás. Por su parte la Ley No.1851 *Ley de Caminos Públicos* del 28 de febrero de 1955 mantiene la estructura y responsabilidades de la anterior ley. También la Ley No.3343 *Reforma Ley de Caminos Públicos* del 7 de agosto de 1964 mantiene el esquema de las Juntas Cantonales de Caminos como auxiliares del Departamento de Caminos Vecinales.

La Ley No. 5060 *Ley General de Caminos Públicos* del 22 de agosto de 1972 hoy vigente, elimina todo lo relacionado con las Juntas Cantonales de Caminos y según el artículo 1 quedan establecidas las competencias de la siguiente manera:

ARTÍCULO 1.- Para los efectos de la presente ley, los caminos públicos, según su función -con su correspondiente órgano competente de administración- se clasificarán de la siguiente manera:

RED VIAL NACIONAL: Corresponde su administración al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el cual la definirá según los requisitos que al efecto determine el Poder Ejecutivo, por vía de decreto. Esta red estará constituida por las siguientes clases de caminos públicos:

a) Carreteras primarias: Red de rutas troncales, para servir de corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

b) Carreteras secundarias: Rutas que conecten cabeceras cantonales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.

c) Carreteras terciarias: Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.

¹⁵⁴ Ley No. 1338 *Ley General de Caminos Públicos* del 29 de agosto de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes designará, dentro de la Red vial nacional, las carreteras de acceso restringido, en las cuales sólo se permitirá el acceso o la salida de vehículos en determinadas intersecciones con otros caminos públicos. También designará las autopistas, que serán carreteras de acceso restringido, de cuatro o más carriles, con o sin isla central divisoria.

RED VIAL CANTONAL: Corresponde su administración a las municipalidades. Estará constituida por los siguientes caminos públicos, no incluidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes dentro de la Red vial nacional:

a) Caminos vecinales: Caminos públicos que suministren acceso directo a fincas y a otras actividades económicas rurales; unen caseríos y poblados con la Red vial nacional, y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia.

b) Calles locales: Vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana, no clasificadas como travesías urbanas de la Red vial nacional.

c) Caminos no clasificados: Caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente, tales como caminos de herradura, sendas, veredas, que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán los costos de mantenimiento y mejoramiento.¹⁵⁵

La Ley No. 5322 *Ley de Tránsito* del 27 de agosto de 1973 refuerza esa tendencia de fortalecimiento del Ministerio de Obras Públicas y Transportes al establecer en su artículo 4 que la Dirección General de Tránsito depende del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y tendrá a su cargo la vigilancia del tránsito en la República, con autoridad plena, sujeta a la ley, para hacer cumplir las disposiciones de la misma y en su artículo 7 que esta contará con los Departamentos y Secciones que indique el Reglamento para el cumplimiento de las siguientes funciones:

a) Colocación de señales en las vías públicas y aplicación de normas técnicas de protección y seguridad en dichas vías;

b) Vigilancia del cumplimiento de las disposiciones técnicas y legales establecidas para personas y vehículos que transiten por las vías públicas;

c) Registro de la propiedad de vehículos, de licencias de conductor y de otros hechos o actos jurídicos que el Reglamento establezca; y

d) Tránsito y estudios relativos a la Ley de Transporte Remunerado de Personas, N° 3503 de 10 de mayo de 1965.¹⁵⁶ La ley No.5930 *Ley de Tránsito*

¹⁵⁵ Ley No. 5060 *Ley General de Caminos Públicos* del 22 de agosto de 1972. Reformado por el artículo 1 de la Ley N.º 6676 del 18 de setiembre de 1981. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁵⁶ Ley No. 5322 *Ley de Tránsito* del 27 de agosto de 1973. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

del 13 de setiembre de 1976 también establece que la Dirección General de Tránsito depende del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En cuanto a las instituciones, entes u órganos que se crean y están directamente relacionados con la gestión de los medios de transporte tenemos que en la Ley No.1277 *Ley de Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951 ya derogada y que regula el transporte remunerado tipo buses se crea el *Consejo Superior del Tránsito*, al que se le asignan importantes funciones en la materia del transporte.

Artículo 24°— Créase el Consejo Superior del Tránsito, con asiento en la Capital de la República, el cual estará integrado:

- a) Por el Oficial Mayor de Seguridad Pública;
- b) Por un delegado del Instituto Nacional de Seguros;
- c) Por un representante de los concesionarios de líneas;
- d) Por fin representante de la Municipalidad del cantón de San José, en quien podrán delegar su representación otras Municipalidades interesadas para los fines previstos en el artículo 21 de esta ley; y
- e) Por un miembro nombrado por el Poder Ejecutivo.

Habrá un suplente para cada uno de los miembros propietarios; el Oficial Mayor de Seguridad Pública designará su propio suplente y los demás suplentes serán nombrados en la misma forma indicada para los propietarios.

El Oficial Mayor de Seguridad Pública será el Presidente del Consejo Superior del Tránsito. El Poder Ejecutivo dictará acuerdo declarando integrado el Consejo.¹⁵⁷

En el artículo 27 de la citada ley se le asignan las siguientes atribuciones:

- a) Determinar el número máximo de unidades de transporte que debe operar en una línea o ruta, el número de unidades que corresponde a cada derecho de línea, las rutas de servicio, la capacidad de las unidades y las condiciones de seguridad y comodidad que deben ofrecer éstas;
- b) Fijar zonas para pasajeros o paradas en las vías públicas, dentro de la zona urbana y exigir plazas de estacionamiento para todos los servicios interprovinciales e intercantonales;
- c) Convocar a licitación pública para la adjudicación de derechos de línea en los términos ya expuestos y conceder los permisos provisionales a que se hace referencia en el artículo 19;

¹⁵⁷ Ley No.1277 *Ley de Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

- d) Conocer, administrativamente de las apelaciones que se interpongan contra las órdenes y disposiciones que imparta el Director General del Tránsito en aplicación de esta ley y sus reglamentos;
- e) Imponer la sanción administrativa estipulada en el artículo 17 de esta ley;
- f) Llevar un registro de las concesiones y de los concesionarios, anotando allí las infracciones cuya existencia tenga por cierta y los demás particulares que juzgue convenientes; y
- g) Velar por la estricta aplicación de esta ley y proponer al Poder Ejecutivo la reglamentación que ésta necesite.

Luego en la Ley No.1729 *Reforma a la Ley de Transporte Remunerado de Personas* del 27 de enero de 1954 y ya derogada se modifican los artículos 24, 25, 27, 29 y 30 de la Ley de Transporte Remunerado de Personas, No.1277 de 24 de abril de 1951, cambiando la conformación del Consejo Superior de Tránsito de la siguiente manera:

Artículo 24.- Crease el Consejo Superior de Tránsito, con asiento en la capital de la República, integrado así:

- a) Por el funcionario de mayor categoría del Ministerio de Seguridad Pública, después del Ministro, o por el que éste designe; (Cambia lo del oficial Mayor de Seguridad Pública)
- b) Por un delegado del Instituto Nacional de Seguros;
- c) Por un representante de los concesionarios de líneas;
- d) Por un representante de la Municipalidad del Cantón Central de la Provincia de San José, en quien podrán delegar su representación otras Municipalidades interesadas para los fines previstos en el artículo 21 de esta ley;
- e) Por un miembro nombrado por el Poder Ejecutivo. Habrá un suplente para cada uno de los miembros propietarios y el delegado del Ministerio de Seguridad Pública será Presidente ex-oficio del Consejo y designará su propio Suplente. Los restantes suplentes serán nombrados en la misma forma indicada para los propietarios. El Poder Ejecutivo dictará acuerdo por medio del cual declarará integrado el Consejo.¹⁵⁸

La Ley No. 2586 *Ley de Registro de Vehículos* del 21 de junio de 1960 ya derogada transforma la Contaduría General de Tránsito en el Registro Público de la Propiedad de Vehículos.

Artículo 1º.- El Registro de Vehículos que, de conformidad con el artículo 82 de la ley N° 63 de 26 de marzo de 1935, deberá llevar la

¹⁵⁸ Ley No.1729 *Reforma a la Ley de Transporte Remunerado de Personas* del 27 de enero de 1954. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Contaduría General del Tránsito, tendrá el carácter de Registro Público de la Propiedad de Vehículos. Estará a cargo de un Jefe, que deberá ser abogado inscrito en el catálogo del Colegio de Abogados de la República.¹⁵⁹

Este Registro es público y puede ser consultado por cualquier persona. Todo traspaso de vehículos, así como cualquier gravamen que pese sobre los mismos, debe ser inscrito en el Registro Público de la Propiedad de Vehículos. Para el cobro de impuestos de timbre fiscal y papel sellado el Registro confeccionará una tabla de valores con base en el precio de fábrica del vehículo, más los impuestos de importación, concediendo la desvalorización que corresponda por cada año de su uso.

Ley No. 2658 *Regula Autorización de Placas Servicio Público* de 16 noviembre de 1960 y ya derogada le crea nuevas atribuciones al Consejo Superior de Tránsito, en materia de control, registro y tarifas.

La Ley No.3503 *Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores* del 10 de mayo de 1965 le asigna al Ministerio de Transportes la competencia en materia de tránsito y transporte automotor de personas. Indica la ley de cita que el Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de este servicio público en forma directa o por medio de otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos para explotarlo a empresarios particulares. Este, en todo caso deberá ejercer la vigilancia, control y regulación de la actividad, con el objeto de garantizar los intereses del público. Entre las atribuciones que le asigna al Ministerio de Transportes, está la de fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas; expedir los reglamentos y adoptar las medidas que satisfagan de forma eficiente las necesidades de tránsito de vehículos y de transporte de personas. Para atender estas funciones la ley crea en el Ministerio de Transportes una Dirección General de Transporte Automotor, de la cual dependerá la Inspección de tránsito y los demás departamentos y secciones que sean necesarias. Por su parte, en el artículo 22 crea la Comisión Técnica de Transportes.

Artículo 22.- Para conocer, tramitar y resolver en primera instancia los asuntos referentes a las concesiones y permisos de servicio público el Poder Ejecutivo designará una Comisión Técnica de Transportes integrada en la forma siguiente:

- a) El Director General de Tránsito y Transportes, quien la presidirá;
- b) El Director de Inspección de Tránsito;
- c) Un abogado del Estado con experiencia en derecho administrativo;
- d) Un representante de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; y

¹⁵⁹ Ley No. 2586 *Ley de Registro de Vehículos* del 21 de junio de 1960. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

e) Un representante del Ministerio de Economía, Industria y Comercio.¹⁶⁰

La Ley No.5406 Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Taxis del 26 de noviembre de 1973 ya derogada establece en su artículo 2 que le compete al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, lo relativo al transporte remunerado de personas por automóvil en la modalidad de taxi. El Ministerio prestará tales servicios por medio de particulares, cooperativas y asociaciones de taxistas. En todo caso, mediará licitación pública y contrato de concesión. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la regulación, el control y la vigilancia del servicio público concesionado.

Como vemos en ambas leyes se mantiene la tendencia de un ministerio de Obras Públicas y Transportes fortalecido y concentrado.

La Ley No.4240 *Ley de Planificación Urbana* del 15 de noviembre de 1968 vigente y única ley en la materia, en su artículo 7 crea la Dirección de Urbanismo, adscrita al Departamento de Urbanismo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo que se encargará de elaborar el Plan Nacional de Desarrollo Urbano, revisarlo para mantenerlo al día e informar sobre su estado de aplicación; promover la coordinación de los proyectos públicos y privados que por su función, magnitud, extensión o cualquier otro motivo, interesen a la vigencia del mismo Plan; asesorar y prestar asistencia a las municipalidades y a los demás organismos públicos dedicados a la planificación, en todo cuanto convenga al establecimiento o fomento de esa disciplina; y ejercer vigilancia y autoridad para el debido cumplimiento de las normas de interés nacional comprendidas en esta ley y en los reglamento de desarrollo urbano.¹⁶¹

La ley No.5525 *Ley de Planificación Nacional* del 2 de mayo de 1974 establece el Sistema Nacional de Planificación que obliga a todos los Ministerios a seguir los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo y a planificar en forma integrada y conjunta.

Hacia el final del primer período vemos en La Ley No. 6324 *Ley de Administración Vial* del 24 de mayo de 1979 que al tiempo que se da el fortalecimiento del Ministerio de Obras Públicas y Transportes con la creación de Direcciones como Ingeniería de Tránsito, la Dirección de Policía de Tránsito y la Dirección General de Educación Vial se empieza a dibujar una

¹⁶⁰ Así reformado por el artículo 1 de la Ley N° 5523, del 7 de mayo de 1974.

Nota: Este artículo se encuentra tácitamente derogado por los artículos del 24 al 30, de la Ley de Administración Vial, N°. 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas, los cuales indican la forma de integración la Comisión Técnica, sus funciones y los recursos administrativos contra sus resoluciones y acuerdos.

¹⁶¹ Ley No.4240 *Ley de Planificación Urbana* del 15 de noviembre de 1968. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

nueva tendencia: la creación de Consejos, jerárquicamente dependientes del MOPT, pero funcionalmente independientes.

La Ley No. 6324 *Ley de Administración Vial* del 24 de mayo de 1979 establece en su artículo 4 la creación del Consejo de Seguridad Vial.

Artículo 4º- Créase el Consejo de Seguridad Vial como dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el cual tendrá independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia.¹⁶²

Nótese también que en la Junta Directiva de estos Consejos siempre figura el Ministro de Obras Públicas y Transportes en la presidencia.

Artículo 5º.- La Junta Directiva es el órgano máximo del Cosevi y está integrada por los siguientes miembros:

- a) El ministro o la ministra de Obras Públicas y Transportes o su delegado, quien la presidirá.
- b) El ministro o ministra de Educación Pública o su delegado.
- c) El ministro o ministra de Salud o su delegado.
- d) Un representante de los gobiernos locales.
- e) Un representante del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos.

Los miembros definidos en los incisos d) y e) deberán contar, como mínimo, con grado académico universitario o parauniversitario. Para su designación cada organización deberá remitir al Consejo de Gobierno una nómina integrada por tres candidatos, de la cual se escogerá atendiendo criterios de idoneidad.

La Junta Directiva nombrará a una persona para el cargo de vicepresidente, por períodos anuales.

Todos los funcionarios a que se refiere el presente artículo fungirán como miembros de la Junta Directiva mientras se encuentren nombrados en sus respectivos cargos. Cuando se trate de delegados, su condición quedará supeditada a la vigencia del nombramiento del titular.

El presidente de la Junta Directiva tendrá la representación judicial y extrajudicial del Cosevi, con las facultades que determina el artículo 1253 del Código Civil para los apoderados generalísimos y las facultades que le otorgue, de manera expresa, la Junta Directiva para los casos especiales. El presidente de la Junta Directiva podrá otorgar poderes generales, judiciales y especiales, cuando sea de comprobado interés para el Cosevi.¹⁶³

¹⁶² Ley No. 6324 *Ley de Administración Vial* del 24 de mayo de 1979. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁶³ Ley No. 6324 *Ley de Administración Vial* del 24 de mayo de 1979. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

La Ley No. 7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* (ARESEP) del 9 de agosto de 1996 y vigente a la fecha, transforma el Servicio Nacional de Electricidad en una institución autónoma, denominada Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en adelante y para los efectos de esta Ley llamada Autoridad Reguladora. La Autoridad Reguladora tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio, así como autonomía técnica y administrativa. Se regirá por las disposiciones establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y las leyes que la complementen. Entre las funciones que se le asignan está fijar precios y tarifas a los servicios públicos, además, velará por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima, en los servicios relacionados con cualquier medio de transporte público remunerado de personas, salvo el aéreo.¹⁶⁴

Con la Ley No.7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999, vigente se refuerza la tendencia de la descentralización y la creación de concejos. Esta ley en su artículo 5 crea el Consejo de Transporte Público, como órgano con desconcentración máxima, con personería jurídica instrumental, especializado en materia de transporte público y adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Este se encargará de definir las políticas y ejecutar los planes y programas nacionales relacionados con las materias de su competencia; para tal efecto, deberá coordinar sus actividades con las instituciones y los organismos públicos con atribuciones concurrentes o conexas a las del Consejo. Entre sus principales atribuciones está la de coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones, así como la regulación de los permisos que legalmente procedan y nuevamente el Consejo estará integrado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes o su delegado, quien lo presidirá.¹⁶⁵

También en esta ley se crea el Tribunal Administrativo de Transporte, como órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Sus atribuciones serán exclusivas y contará con independencia funcional, administrativa y financiera. Sus fallos agotarán la

¹⁶⁴ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* (ARESEP) del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁶⁵ Ley No.7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

vía administrativa y sus resoluciones serán de acatamiento estricto y obligatorio.¹⁶⁶

La Ley No. 7798 *Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI)* del 30 de abril de 1998 refuerza la tendencia apuntada de creación de consejos y órganos de desconcentración pues crea el Consejo Nacional de Vialidad, como órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El Consejo tendrá personalidad jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo de la red vial nacional, así como para suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones, de conformidad con la presente ley. Este Consejo será administrado por el Consejo de Administración, integrado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, quien será el Presidente.¹⁶⁷

La Ley No.7762 *Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos* del 14 de abril de 1998 por su parte crea el Consejo Nacional de Concesiones también como órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. También estará integrado por el ministro o la ministra de Obras Públicas y Transportes, quien lo presidirá.

El otro aspecto que ha sido motivo de debate en materia de la creación de los Consejos ha sido la representación de sectores que son a la vez juez y parte, lo cual impide una efectiva fiscalización y control del sector. Para muestra de esta situación se presenta el artículo 8 de la Ley No. 7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999, que regula la integración del Consejo de Transporte Público.

ARTÍCULO 8.- Integración del Consejo

El Consejo estará integrado de la siguiente manera:

- a) El Ministro de Obras Públicas y Transportes o su delegado, quien lo presidirá.
- b) Por una persona preferiblemente con experiencia en las materias relacionadas con el Consejo de Transporte Público que designará el ministro o la ministra del MOPT. *
- c) Un representante del Ministerio de Ambiente y Energía, designado por el Ministro del ramo.
- d) Un representante del sector empresarial del transporte remunerado de personas en vehículos automotores, buses, microbuses o busetas.

¹⁶⁶ Ley No.7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁶⁷ Ley No. 7798 *Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI)* del 30 de abril de 1998. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

- e) Un representante del sector empresarial del transporte remunerado de personas en vehículos automotores en la modalidad de taxi.
- f) Un representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales.
- g) Un representante de los usuarios.¹⁶⁸¹⁶⁹

Por consiguiente, en el tercer período de estudio que va de 1992 a la fecha se muestra en la legislación sobre transportes una tendencia a la creación de órganos desconcentrados, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pero con la dificultad de que todos estos órganos son presididos por el Ministro de Transportes, quien entonces debe participar de todos los órganos y sus funciones.

En suma, tenemos que durante el período de estudio 1950-2017 se aprecian en la legislación de transporte dos tendencias. Una que va de 1950-1982 donde se fortalece al Ministerio de Obras Públicas y Transportes asignándole funciones, creando oficinas, departamentos y direcciones para convertirlo en un superministerio que ejecuta una gran tarea de expansión de carreteras y caminos consistente con la orientación estatal del período. Posterior a 1990 se observa la tendencia contraria pues se da un vaciamiento de funciones en el Ministerio y se crean órganos desconcentrados, los Consejos. Todos estos son presididos por el ministro del ramo quien encuentra serias dificultades para ejercer toda la multiplicidad de funciones, pero además se enfrentan serios problemas de coordinación y de traslapes de tareas. Con la dificultad además que, en algunos de ellos como el Consejo de Transporte Público, se integró a sectores que son juez y parte, lo cual impide la efectiva fiscalización y control.

¹⁶⁸ Ley No.7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 22 de diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

*Este inciso b), del artículo 8, fue reformado por el artículo 10, de la Ley N.º 8696, de 17 de diciembre de 2008. Publicada en el Alcance N.º 55, de La Gaceta N.º 248, de 23 de diciembre de 2008.

¿Cuál ha sido el papel de las Municipalidades en el transporte? ¿Lo muestra la legislación?

Sobre el papel que han desempeñado las Municipalidades en el transporte, la legislación de la materia contempla algunas normas que interesa destacar, a efectos de que futuras investigaciones puedan determinar las responsabilidades del Estado y de los gobiernos locales en el deterioro o la falta de planificación del transporte y la movilidad.

Para iniciar la ley No.1277 *Ley Transporte Remunerado Personas* de 24 de abril de 1951 y ya derogada indica en su artículo 29 que, para la tramitación de los asuntos relativos a estaciones de servicio, itinerarios, rutas, zonas reservadas, términos de estacionamientos, de cada localidad, el Consejo Superior del Tránsito oirá a los delegados especiales que acrediten al efecto las respectivas corporaciones municipales interesadas. Se declara además de interés público el establecimiento de estaciones municipales para el servicio de transportes. En esta dirección las municipalidades, procurarán adquirir y acondicionar los terrenos y locales apropiados mediante compra y expropiación y atenderán la administración y explotación de las estaciones. Podrán también las Municipalidades autorizar temporalmente el establecimiento de estaciones de propiedad de particulares, siempre, que se ajusten a las disposiciones que señale la Corporación. El establecimiento de estaciones requerirá también la aprobación del Consejo Superior del Tránsito.¹⁷⁰ Vemos sin embargo, que la citada ley le da a las Municipalidades un papel muy accesorio pues solo las oirá y en esos temas específicos que señala la ley.

La Ley No.1729 *Reforma la Ley de Transporte Remunerado de Personas* de 27 de enero de 1954 ya derogada, modifica los artículos 24, 25, 27, 29 y 30 de la Ley de Transporte Remunerado de Personas, No.1277 de 24 de abril de 1951, que tienen que ver con la creación y funciones del Consejo Superior de Tránsito. Esta ley establece en su artículo 29 que, para la tramitación de asuntos relativos a estaciones de servicios, rutas, itinerarios, y términos de estacionamiento/de cada localidad/ el Consejo Superior de Tránsito oirá a los delegados especiales que acrediten al efecto las respectivas corporaciones municipales interesadas y el Director General de Tránsito. Por su parte, en el artículo 30 indica que el Director General de Tránsito, aparte de las atribuciones que le corresponden, fijará en forma exclusiva las zonas para pasajeros o paradas en la vía pública y evacuará cualquier informe que le pida la Municipalidad para la fijación de zonas reservadas.¹⁷¹ Nótese que mantiene

¹⁷⁰ Ley No.1277 *Ley Transporte Remunerado Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁷¹ Ley No.1729 *Reforma la Ley de Transporte Remunerado de Personas* de 27 de enero de 1954. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

a las Municipalidades en un segundo plano en el tema del transporte remunerado de personas.

La Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965 señala en el artículo 9 que se declara de interés público el establecimiento por parte de las municipalidades, de estaciones que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas. Las municipalidades acondicionarán los terrenos y locales apropiados y atenderán la administración y explotación de dichas estaciones conforme a las tarifas que autorice la Contraloría General de la República, previa consulta con el Ministerio de Transportes y el transitorio VI indica que mientras no estén funcionando las estaciones terminales de propiedad municipal o estatal, los concesionarios estarán obligados a usar las que la Inspección del Tránsito indique.¹⁷² Esta norma mantiene para las municipalidades la orientación y rol anteriores.

En la Ley No.3580 *Ley de Instalación de Estacionómetros (Parquímetros)* del 13 de noviembre de 1965 autoriza a las municipalidades, en su artículo 1, a cobrar un impuesto, cuando el tránsito así lo requiera, por el estacionamiento en las vías públicas y en su artículo 6, a que las municipalidades determinen, de común acuerdo con el Ministerio de Transportes, los espacios necesarios para zonas oficiales y de parada de vehículos dedicados al transporte remunerado de personas. Asimismo, indica la citada ley, que, por el uso de estas zonas, lo mismo que de los espacios frente a los edificios públicos y las paradas terminales o fijas del servicio público, sean de autobuses, station wagons o automóviles de alquiler, no se cobrará suma alguna. Tampoco por los espacios libres que requiera la entrada de los garajes.¹⁷³

La ley No.4240 *Ley de Planificación Urbana* del 15 de junio de 1968 señala para las Municipalidades la responsabilidad de establecer un Plan Regulador en cada cantón. En este sentido, el artículo 15 de la citada ley indica que:

Artículo 15.- Conforme al precepto del artículo 169 de la Constitución Política, reconócese la competencia y autoridad de los gobiernos municipales para planificar y controlar el desarrollo urbano, dentro de los límites de su territorio jurisdiccional. Consecuentemente, cada uno de ellos dispondrá lo que proceda para implantar un plan regulador, y los reglamentos de desarrollo urbano conexos, en las áreas donde deba regir, sin perjuicio de extender todos o algunos de sus efectos a

¹⁷² Ley No.3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁷³ Ley No.3580 *Ley de Instalación de Estacionómetros (Parquímetros)* del 13 de noviembre de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

otros sectores, en que priven razones calificadas para establecer un determinado régimen contralor.¹⁷⁴

Y en el artículo 19 también respetando la autonomía municipal se indica que cada Municipalidad será la encargada de emitir y promulgar las reglas procesales necesarias para el debido acatamiento del plan regulador y para la protección de los intereses de la salud, seguridad, comodidad y bienestar de la comunidad.

Para los fines de este trabajo interesa resaltar el artículo 16 de la ley de planificación urbana que establece los elementos que deberá contener el plan regulador local, y más específicamente el inciso d) donde se indica la necesidad de un *estudio de la circulación, por medio del cual se señale, en forma general, la localización de las vías públicas principales y de las rutas y terminales del transporte*; y en el artículo 24 relativo al Reglamento de Zonificación el cual señala que se dividirá el área urbana en zonas de uso, regulando respecto a cada una de ellas varios elementos entre ellos el contenido en el inciso e) La provisión de espacio para estacionamientos, carga y descarga de vehículos fuera de las calles.¹⁷⁵

El Plan Regulador que debe adoptar cada municipalidad para su cantón y que establece la ley No.4240 *Ley de Planificación Urbana* contiene algunos elementos de transporte, sin embargo, son bastante limitados dado la fecha en que se aprueba la ley, por lo que hoy se encuentran rebasados por la nueva realidad del transporte y además con el agravante de que en la mayoría de los cantones nunca se ha adoptado ningún plan regulador.

En materia de la construcción de las obras de infraestructura para los medios de transporte el rol de las municipalidades ha sido un poco distinto, porque la ley les ha otorgado una responsabilidad, aunque limitada a los caminos vecinales está se ha fortalecido en el transcurso del tiempo hasta concretarse su responsabilidad total en la red vial cantonal. Desde la primera ley estudiada la No.1851 *Ley de Caminos Públicos (1955)* del 28 de febrero de 1955 que establece en su artículo 11 que, las Municipalidades podrán autorizar en sus Presupuestos, auxilios en efectivo o materiales, para el arreglo de caminos públicos de su jurisdicción hasta la ley vigente en la actualidad la No.5060 *Ley General de Caminos Públicos* del 22 de agosto de 1972 que establece en su artículo 2 que son propiedad del Estado todos los terrenos ocupados por carreteras y caminos públicos existentes o que se construyan en el futuro. Las municipalidades tienen la propiedad de las calles de su jurisdicción. Las carreteras y caminos públicos únicamente podrán ser construidos y mejorados

¹⁷⁴ Ley No.4240 *Ley de Planificación Urbana* del 15 de junio de 1968. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁷⁵ Ley No.4240 *Ley de Planificación Urbana* del 15 de junio de 1968. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

por el Ministro de Obras Públicas y Transportes. Sin embargo, con previa autorización de dicho Ministerio, las municipalidades y las instituciones descentralizadas del Estado, que tengan funciones relacionadas con la construcción de vías públicas, podrán ejecutarlas directamente o a través de terceros y en el artículo 3 se indica que cuando una carretera nacional cruzare una población, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes designará una o varias calles las que serán consideradas como parte de esa vía pública; pero en poblaciones sujetas al régimen urbano, la designación se hará previa consulta con la Municipalidad respectiva, sin que por tal motivo deje de aplicarse a dicha sección de carretera aquel régimen, asumiendo el Ministerio en ese caso los derechos y obligaciones correspondientes a las Municipalidades.

En cuanto a calles, las Municipalidades se regirán por las leyes Municipales y las de Sanidad, y respecto a obras de pavimentación de acuerdo con lo que dispone el Decreto-ley N.º 578 de 6 de julio de 1949 sobre pavimentación del cantón central de San José.

Con el propósito de dar mantenimiento a las calles y caminos vecinales en el artículo 5 de la Ley No.8114 *Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias* del 4 de julio del 2001 se aprobó la siguiente distribución de recursos que contempla a las municipalidades:

Artículo 5º.- Destino de los recursos. Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, un veintinueve por ciento (29%) se destinará a favor del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi); un tres coma cinco por ciento (3,5%), exclusivamente al pago de servicios ambientales, a favor del Fondo Nacional de Financiamiento Forestal (Fonafifo); un cero coma uno por ciento (0,1%), al pago de beneficios ambientales agropecuarios, a favor del Ministerio de Agricultura y Ganadería para el financiamiento de los sistemas de producción agropecuaria orgánica, y un uno por ciento (1%), a garantizar la máxima eficiencia de la inversión pública de reconstrucción y conservación óptima de la red vial costarricense, a favor de la Universidad de Costa Rica. El destino de este treinta y tres coma seis por ciento (33,6%) tiene carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las instituciones antes citadas.

La suma correspondiente al uno por ciento (1%) será girada directamente por la Tesorería Nacional a la Universidad de Costa Rica, que la administrará bajo la modalidad presupuestaria de fondos restringidos vigente en esa entidad universitaria, mediante su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme), el cual velará por que estos recursos se apliquen para garantizar la calidad de la red vial costarricense, de conformidad con el artículo 6 de la presente Ley. En virtud del destino específico que

obligatoriamente se establece en esta Ley para los recursos destinados al Lanamme, se establece que tales fondos no afectarán, de ninguna manera, a la Universidad de Costa Rica, en lo que concierne a la distribución de las rentas que integran el Fondo Especial para el Financiamiento de la Educación Superior, según las normas consagradas en el artículo 85 de la Constitución Política.

La suma correspondiente al veintinueve por ciento (29%), estipulada en el primer párrafo de este artículo a favor del Conavi, se distribuirá de la siguiente manera:

a) El setenta y cinco por ciento (75%), se destinará exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación; una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se emplearán para construir obras viales nuevas de la red vial nacional.

b) El veinticinco por ciento (25%) restante se destinará exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación; una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se usarán para construir obras viales nuevas de la red vial cantonal; esta última se entenderá como los caminos vecinales, los no clasificados y las calles urbanas, según las bases de datos de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

La totalidad de la suma correspondiente a este veinticinco por ciento (25%), será girada directamente a las municipalidades por la Tesorería Nacional, de acuerdo con los siguientes parámetros: el sesenta por ciento (60%) según la extensión de la red vial de cada cantón, y un cuarenta por ciento (40%) según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS), elaborado por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplán). Los cantones con menor IDS recibirán, proporcionalmente, mayores recursos.

La ejecución de dichos recursos se realizará, de preferencia, bajo la modalidad participativa de ejecución de obras. Conforme lo establece el Reglamento de esta Ley, el destino de los recursos lo propondrá, a cada concejo municipal, una junta vial cantonal o distrital, en su caso, nombrada por el mismo concejo, la cual estará integrada por representantes del gobierno local, el MOPT y la comunidad, por medio de convocatoria pública y abierta....¹⁷⁶

También en materia de obras de infraestructura la ley No.8668 *Regulación de la Extracción de Materiales de Canteras y Cauces de Dominio Público por Parte de las Municipalidades* del 10 de octubre del 2008, establece la posibilidad de las municipalidades y los concejos municipales de distrito puedan solicitar ante el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), permisos

¹⁷⁶ Ley No.8114 *Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias* del 4 de julio del 2001. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

especiales, en forma individual o en conjunto, para la explotación y extracción de materiales no metálicos de canteras y cauces de dominio público con el propósito de construir obras de infraestructura cantonal de interés público.¹⁷⁷

Por último cabe destacar que en el Ley No.9329 *Primera Ley Especial para la transferencia de competencias: Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal* del 15 de octubre del 2005 se establece como objetivo la transferencia a los gobiernos locales de la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal regulada en la Ley N.º 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972, en cumplimiento del mandato establecido en el artículo 170 de la Constitución Política y las disposiciones contenidas en la Ley N.º 8801, Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades, de 28 de abril de 2010. Indicando en el artículo 2 que:

ARTÍCULO 2.- Delimitación de la competencia

La atención de la red vial cantonal, de forma plena y exclusiva, será competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipio.

La red vial cantonal está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georreferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley.

Asimismo, se considerarán como parte de la red vial cantonal, las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato, que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y caminos cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con los caminos.

La conservación y el mejoramiento de las rutas cantonales queda limitada a las vías que cumplan estrictamente con los requisitos para las rutas cantonales establecidos en la reglamentación de la presente ley.

¹⁷⁷ Ley No.8668 *Regulación de la Extracción de Materiales de Canteras y Cauces de Dominio Público por Parte de las Municipalidades* del 10 de octubre del 2008. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Las actividades indicadas en el párrafo primero de este artículo, salvo la inversión en conservación y mejoramiento en rutas cantonales, que no cumplan con el ancho mínimo del derecho de vía establecido en el artículo 4 de la Ley N.º 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972, podrán ejecutarse tanto con recursos de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, como de la presente ley y demás normativa conexas.

La titularidad y las potestades concernientes a la administración de los caminos vecinales, las calles locales y los caminos no clasificados, corresponderá a los gobiernos locales territorialmente competentes en la zona geográfica donde se encuentren ubicadas cada una de esas vías públicas, siempre bajo los lineamientos técnicos generales que promulgue el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia.¹⁷⁸

Para ello en el artículo 10 se establece la coordinación de las direcciones regionales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y los gobiernos locales o el órgano que el Ministerio designe, exclusivamente en temas de rectoría técnica y fiscalización sus actividades, de conformidad con lo que requieran los gobiernos locales para la implementación de la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal.

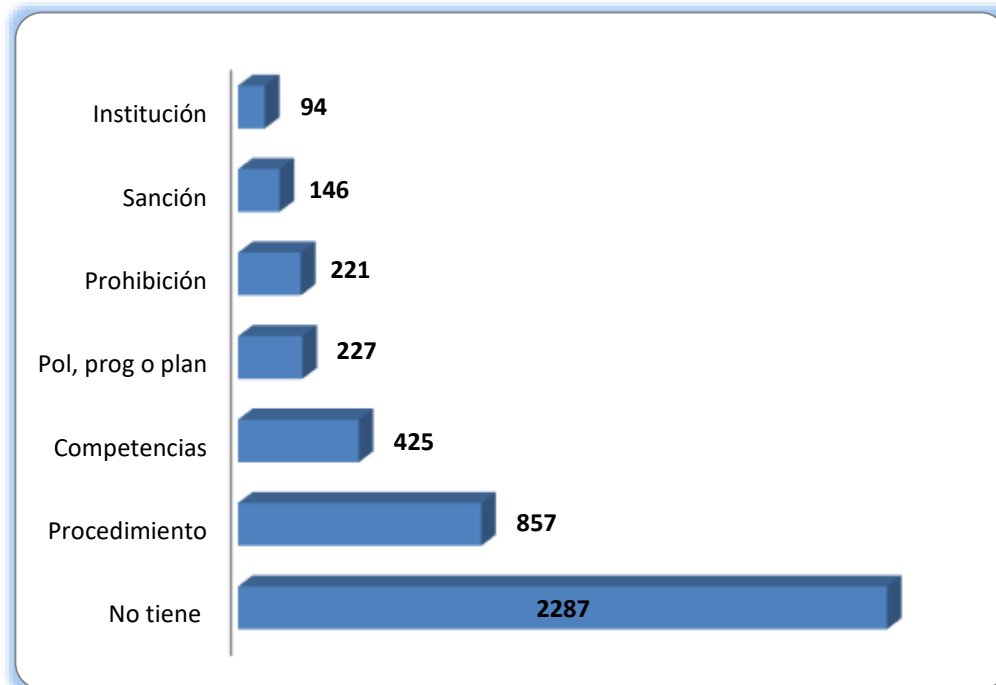
De la revisión de la legislación del transporte se concluye que el papel de las municipalidades ha sido secundario tanto en la realización de obras de infraestructura para el transporte como en la planificación de la movilidad en su territorio. Sin embargo, cabe destacar que la legislación muestra un desbalance entre las funciones de las municipalidades en materia de obras de infraestructura, pues en estas, a lo largo del tiempo se le ha dado un rol aunque secundario, ahora fortalecido con la ley No.9329 *Primera Ley Especial para la transferencia de competencias: Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal* del 15 de octubre del 2005, que le traslada la atención de la red vial cantonal, -40.000 kilómetros de carreteras- de forma plena y exclusiva a las municipalidades, pero en materia de los medios de transporte y movilidad cantonal la ley ha invisibilizado a los gobiernos locales.

¹⁷⁸ Ley No.9329 *Primera Ley Especial para la transferencia de competencias: Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal* del 15 de octubre del 2005. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Herramientas que contempla la legislación sobre transporte

La legislación del transporte *si* contempla una serie de normas que se constituyen en herramientas para el cumplimiento de la misma. Entre ellas se cuentan las instituciones, las competencias, los procedimientos, las políticas, planes y programas, las normas de prohibición y sanción. Como se muestra en el Gráfico No.13, de la totalidad de 4,257 artículos analizados, 2287 (53,7%) no tienen relación con lo que consideramos herramientas. De los 1970 artículos que se relacionan con herramientas 857(20,1%) crean procedimientos, 425(10,0%) definen competencias, 227 (5,3%) establecen una política, un programa o un plan, 221(5,2) crean normas de prohibición, 146(3,4%) crean sanciones y, por último, 94 (2,2) crean instituciones.

Gráfico N° 13. Herramientas en la legislación de transportes



Fuente: Elaboración conjunta con el Programa Estado de la Nación con base en la Matriz de leyes actualizadas en materia de transportes de 1950 a 2017. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa de Costa Rica

Procedimientos

Con respecto a las normas sobre procedimientos que representan un 20,1% de la legislación sobre transportes tenemos en la *tenemos la Ley No. 3503 Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* del 10 de mayo de 1965, en su artículo 4 un ejemplo de un artículo que establece un procedimiento, en este caso la licitación.

Artículo 4°- La concesión para explotar una línea se adquirirá por licitación, a la cual los interesados concurrirán libremente.

Solo se licitará la explotación de una línea cuando el Ministerio de Obras Públicas y Transportes haya establecido la necesidad de prestar el servicio, de acuerdo con los estudios técnicos aprobados por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos; además, deberán probar que no se está creando una competencia ruinosa en contra de los concesionarios establecidos.

Los interesados en la licitación deberán demostrar, entre otras cosas, capacidad financiera, técnica y administrativa; experiencia; honorabilidad y cumplimiento de las obligaciones contraídas anteriormente con el Estado, si fuera del caso, como concesionario o permisionario de transporte.^{179*}

Otro ejemplo de una norma de carácter procedimental es la que aparece en el artículo 14 de la Ley No. 9422 *Autorización para el desarrollo de infraestructura de transporte mediante Fideicomiso* del 16 de febrero del 2017.

ARTÍCULO 14.- Procedimiento de autorizaciones ambientales

Las actividades, las obras o el proyecto como un todo, que desarrolle cada fideicomiso, incluyendo las obras de relocalización de servicios públicos, deberán cumplir la evaluación de impacto ambiental por medio de trámites expeditos, con el fin de satisfacer el fin público y cumplir los objetivos para los cuales se aprobó la presente ley. Para este efecto, se deberá realizar una evaluación ambiental de conformidad con la Ley N.º 7554, Ley Orgánica del Ambiente, de 4 de octubre de 1995, y demás normativa al respecto.

La Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena) establecerá por medio de resolución administrativa, en un plazo máximo de quince días hábiles, los términos de referencia ambiental, los cuales tendrán carácter de estudios específicos; asimismo, indicará el instrumento de evaluación correspondiente.

La Setena deberá colaborar con la redacción de los instrumentos de evaluación ambiental, si así se requiere por parte del fideicomitente o de las entidades prestatarias de servicios públicos, al amparo de la normativa tutelar ambiental.

Se exceptúa, a los fideicomisos creados al amparo de esta ley, del pago de las tarifas de servicios brindados por la Setena. Asimismo, se exceptúan, de la publicación establecida en el artículo 22 de la Ley N.º

¹⁷⁹ Ley No. 3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* del 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

*Nota: Así reformado por el artículo 64 de la Ley N° 7593, del 9 de agosto de 1996.

7554, Ley Orgánica del Ambiente, de 4 de octubre de 1995, tanto las actividades como las obras o los proyectos que se ejecuten por estos fideicomisos.

Recibida la totalidad de la información y los estudios requeridos, la Setena contará con un plazo hasta de treinta días hábiles para emitir la resolución administrativa, donde se otorga o rechaza la viabilidad ambiental. Esta resolución administrativa deberá ser notificada a la Dirección General de Geología y Minas, y a las partes legitimadas en el expediente administrativo.

Los trámites realizados ante Setena, el Sistema Nacional de Áreas de Conservación (Sinac) y el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), en virtud de la aplicación de esta ley, tendrán prioridad sobre cualquier otra gestión pendiente a partir del momento de su recepción formal.¹⁸⁰

En materia de procedimientos, en oportunidades la legislación puede volverse más bien reglamentista y eso puede restarle flexibilidad para el ajuste a las cambiantes circunstancias, sin embargo, es importante que al menos regule el marco general.

Competencias

En materia de competencias en la legislación sobre transportes encontramos que estas normas representan el 10% de la totalidad del articulado. Un ejemplo lo tenemos en el artículo 2 de la Ley No. 3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* del 10 de mayo de 1965 una muestra de este tipo de articulado.

Artículo 2°. - Es competencia del Ministerio de Transportes lo relativo al tránsito y transporte automotor de personas en el país. Este Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para explotarlos.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas. El control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados, se ejercerá conjuntamente con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para garantizar la aplicación correcta de los servicios y el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales correspondientes.

A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

¹⁸⁰ Ley No. 9422 *Autorización para el desarrollo de infraestructura de transporte mediante Fideicomiso* del 16 de febrero del 2017. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

- a) Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas.
 - b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense.
 - c) Adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.
 - d) Realizar los estudios técnicos indispensables para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.
- Para atender estas funciones, en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes existirán los órganos internos necesarios.^{181*}

Otro ejemplo de una norma sobre competencias se encuentra en el artículo 2 de la *Ley No.9329 Primera Ley Especial para la transferencia de competencias: Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal* del 15 de octubre del 2015.

ARTÍCULO 2.- Delimitación de la competencia

La atención de la red vial cantonal, de forma plena y exclusiva, será competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipio.

La red vial cantonal está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georreferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley.

Asimismo, se considerarán como parte de la red vial cantonal, las aceras, ciclovías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato, que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y caminos cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes y demás estructuras de drenaje y retención y las obras geotécnicas o de otra naturaleza asociadas con los caminos.

La conservación y el mejoramiento de las rutas cantonales queda limitada a las vías que cumplan estrictamente con los requisitos para las rutas cantonales establecidos en la reglamentación de la presente ley.

¹⁸¹ Ley No. 3503 *Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores* del 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

*Nota: Así reformado por el artículo 64 de la Ley N° 7593, del 9 de agosto de 1996.

Las actividades indicadas en el párrafo primero de este artículo, salvo la inversión en conservación y mejoramiento en rutas cantonales, que no cumplan con el ancho mínimo del derecho de vía establecido en el artículo 4 de la Ley N.º 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972, podrán ejecutarse tanto con recursos de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, como de la presente ley y demás normativa conexas.

La titularidad y las potestades concernientes a la administración de los caminos vecinales, las calles locales y los caminos no clasificados, corresponderá a los gobiernos locales territorialmente competentes en la zona geográfica donde se encuentren ubicadas cada una de esas vías públicas, siempre bajo los lineamientos técnicos generales que promulgue el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia.¹⁸²

Es importante, que la legislación delimite y precise las competencias de las instituciones, órganos, entes, direcciones o departamentos que crea para evitar el traslape y la duplicidad de las funciones. Además, debe definir claramente los mecanismos de coordinación, a efecto de que realmente se logren los objetivos de regulación de la actividad.

Políticas, planes y programas

En materia de políticas, planes y programas encontramos en la legislación de transportes 227 artículos que corresponden, al 5,3% de la totalidad del articulado.

Un ejemplo de una norma que establece una política es la Ley No. 8696 *Reforma parcial de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993* del 17 de febrero del 2008.

ARTÍCULO 9.- Reforma de la Ley N.º 7798

Refórmase el artículo 24 de la Ley N.º 7798, Creación del Consejo Nacional de Vialidad, de 30 de abril de 1998. El texto dirá:

Artículo 24.-

Toda obra pública financiada por el Consejo Nacional de Vialidad se realizará con fundamento en un sistema de administración de construcción y mantenimiento de carreteras y caminos. Las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos serán

¹⁸² Ley No.9329 *Primera Ley Especial para la transferencia de competencias: Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal* del 15 de octubre del 2015. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

establecidos por el Consejo Nacional de Vialidad y aprobados por el MOPT.

En todas las labores de planificación, diseño, conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación y en la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional o cantonal, que realicen el Consejo Nacional de Vialidad, el MOPT y las municipalidades, de acuerdo con sus respectivas competencias, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial antes de su ejecución, de conformidad con el detalle que se efectuará de manera reglamentaria y en forma coordinada entre órganos y entes.

Como parte de la seguridad vial deberán incorporarse prevenciones para el paso seguro de peatones, incluidos aquellos a nivel y a desnivel, la protección para el tránsito seguro de peatones longitudinal a la vía, las bahías para las paradas de transporte público, las ciclorutas, en los casos que corresponda, y la adecuada visibilidad de las vías, incluida la eliminación de obstáculos en ellas y en el derecho de vía de estas y cualquier otro que disponga el Reglamento.

Para salvaguardar la seguridad vial, deberá tomarse en consideración el entorno urbano que atraviesen las vías, los planes reguladores, las directrices del Ministerio de la Vivienda, del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) y la Ley N.º 7600, las condiciones para vías con accesos restringidos o no restringidos, así como todos los otros elementos, las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos que garanticen la mejor seguridad vial de los peatones y conductores

Asimismo, es obligación del Estado mantener la infraestructura vial nacional en buen estado; para tal fin, deberá invertir anualmente los recursos necesarios y deberá realizar las gestiones necesarias para reestablecer el funcionamiento de la red ferroviaria nacional, procurando, en esta forma, detener el deterioro que sobre la red vial nacional ocasiona el flujo de vehículos de carga pesada.¹⁸³

El artículo 8 de la recientemente aprobada *Ley No.9518 Incentivos y promoción para el transporte eléctrico* del 25 de enero del 2017 también es un ejemplo de una política destinada a promover un tipo de vehículos de transporte, en este caso los eléctricos.

ARTÍCULO 8- Incentivos de esta ley

Para promover el uso del transporte eléctrico, la presente ley establece los incentivos de carácter económico y de facilidades de uso en

¹⁸³ Ley No. 8696 *Reforma parcial de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993* del 17 de febrero del 2008. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

circulación, acceso al crédito y otros que determine el reglamento de esta ley.

Para cada vehículo eléctrico se aplicarán las exoneraciones de la presente ley, por una única vez, a personas físicas o personas jurídicas que las soliciten.¹⁸⁴

En lo particular, para una actividad tan compleja que demanda la claridad y articulación de numerosos elementos se encuentra un bajo porcentaje de normas sobre políticas, planes y programas. Esto muestra en gran medida, la carencia de políticas claras, integradoras y la legislación recurre a la urgencia de situaciones lo que da lugar al desorden que priva en esta materia.

Prohibiciones

En materia de prohibiciones la legislación en transporte contiene 221 artículos para un 5,2% de la totalidad. En esta materia se encuentran prohibiciones de diferente naturaleza tales como lo prohibición para establecer monopolios en el transporte remunerado de personas, prohibiciones en materia de tránsito y prohibiciones a los funcionarios públicos, todas estas son importantes y deben estar claramente definidas en la legislación.

En la Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP)* del 9 de agosto de 1996, se define en el artículo 13 una norma de prohibición.

Artículo 13.- Prohibición de monopolios

Los prestadores no tendrán ningún derecho monopólico sobre el servicio público que exploten y estarán sujetos a las limitaciones y los cambios que les sean impuestos por ley. Podrán otorgarse nuevas concesiones, permisos, autorizaciones siempre que la demanda de servicios lo justifique, o que estos puedan ofrecerse en mejores condiciones para el usuario. En todo caso, se dará prioridad a los concesionarios que se encuentren prestando el servicio. Se exceptúan de esta norma los monopolios estatales, creados por ley u otorgados en administración.¹⁸⁵

Ley No. 8167 *Reforma de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331* del 27 de noviembre del 2001 establece también una norma de prohibición.

¹⁸⁴ Ley No.9518 *Incentivos y promoción para el transporte eléctrico* del 25 de enero del 2017. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

¹⁸⁵ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP)* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

ARTÍCULO 1.- Refórmense el inciso ch) del artículo 31 y el artículo 124 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas; los textos dirán:

"Artículo 31.-

[...]

ch) Los automóviles y los vehículos de transporte exclusivo de estudiantes, (buses, busetas y microbuses) excepto de estudiantes universitarios y los vehículos de carga deberán de estar provistos de cinturones de seguridad para todos sus ocupantes. Los asientos laterales delanteros de los automóviles y vehículos de carga deberán tener tres puntos de apoyo, así como los laterales traseros. Los cinturones de seguridad de los asientos restantes podrán ser subabdominales. Los respaldos de los asientos de los vehículos de transporte exclusivo de estudiantes deberán tener un tamaño suficiente para cubrir la cabeza del menor.

El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para los menores de edad en los automóviles y en los vehículos de transporte exclusivo de estudiantes.

[...] "

"Artículo 124.-

Prohíbese a todos los conductores transportar un número de pasajeros superior a la capacidad autorizada y que dichos pasajeros viajen en los estribos o fuera de la cabina destinada a ellos. La autoridad que sorprenda tal acto bajará del vehículo a los pasajeros que viajen en exceso, pero, si se trata de transporte remunerado, en el mismo momento, se les deberá devolver el pasaje. Asimismo, es prohibido llevar de pie a menores de edad en vehículos de transporte exclusivo de estudiantes, excepto de estudiantes universitarios, en las modalidades de microbús, buseta y autobús."¹⁸⁶

Con respecto a las prohibiciones, la legislación debe contemplarlas y en función de su claridad será más sencilla su aplicación.

Sanciones

En materia de sanciones se encontraron en la legislación de transportes, 146 artículos para un total del 3,4%. Las sanciones se concentran principalmente en las leyes de tránsito, pero también encontramos algunos artículos, como por ejemplo el 38 de la Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996 vigente a la fecha.

Artículo 38.- Multas

¹⁸⁶ Ley No. 8167 *Reforma de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331* del 27 de noviembre del 2001. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

La Autoridad Reguladora sancionará, cumpliendo con el procedimiento administrativo previsto en la Ley General de la Administración Pública, con multa de cinco a diez veces el valor del daño causado que ella determine, a quien suministre un servicio público que incurra en cualquiera de las circunstancias siguientes:

a) Cobro de tarifas o precios distintos de los fijados, autorizados o establecidos por la Autoridad Reguladora, así como el cobro de una tarifa no fijada previamente por la Autoridad Reguladora. *

b) Mantenimiento inadecuado de la infraestructura y los equipos de trabajo del servicio público regulado, que ponga en peligro personas o propiedades.

c) Uso fraudulento de bienes y servicios públicos para evadir el pago regulado.

d) Prestación no autorizada del servicio público.

e) Levantamiento, sin la autorización expresa del ente que otorgó la concesión o el permiso de los equipos o las instalaciones indispensables para brindar el servicio público, tal y como lo establece el Artículo 18 de la presente ley.

f) Incumplimiento de la obligación de asegurar a los trabajadores de la entidad prestataria ante la Caja Costarricense de Seguro Social, y en el régimen de riesgos de trabajo. Se concederá un plazo de treinta días hábiles para corregir la omisión o el atraso; en caso de persistir o reiterarse la mora se cancelará la concesión o el permiso.

g) El incumplimiento de las condiciones vinculantes impuestas en resoluciones tarifarias al prestador del servicio público.

h) El incumplimiento de las normas y los principios de calidad en la prestación de los servicios públicos, siempre y cuando dicho incumplimiento no sea atribuible acaso fortuito o de fuerza mayor.

Cuando no sea posible estimar el daño, se multará con el monto de cinco a veinte salarios base mínimos fijados en el presupuesto ordinario de la República, de acuerdo con la Ley N° 7337, del 5 de mayo de 1993.^{*187}

*(Este artículo 38, fue reformado por el inciso h) del artículo 41, de la Ley N° 8660, Fortalecimiento y modernización de las entidades públicas del sector telecomunicaciones, de 8 de agosto de 2008. Publicada en el Alcance N° 31, de La Gaceta N° 156, de 13 de agosto de 2008.)

Asimismo, en la ley citada tenemos el artículo 41 sobre la revocatoria de la concesión o permiso para la prestación de los servicios de transporte remunerado.

Artículo 41.- Revocatoria de concesión o permiso

¹⁸⁷ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades que corresponda aplicar de acuerdo con la ley, serán causales de revocatoria de la concesión o el permiso, declarable mediante el proceso administrativo, por la Autoridad Reguladora, las siguientes:

- a) La reiteración de las conductas sancionadas en el Artículo 38 de esta ley.
- b) La falta grave o la prestación deficiente del servicio, según las normas establecidas en el Artículo 25 de esta ley.
- c) El incumplimiento por razones injustificadas de las condiciones generales del contrato, la concesión o el permiso.
- d) El traspaso, la cesión o el arrendamiento de la concesión o el permiso, parcial o total, sin autorización previa del ente competente.
- e) El desvío de recursos, activos, ingresos o la inclusión en la contabilidad, de gastos para actividades ajenas al servicio público.
- f) La alteración de instrumentos, sistemas de medición, fiscalización y conteo.
- g) El cobro de precios superiores a los señalados por la Autoridad Reguladora, sin perjuicio de cualquier otra sanción contenida en el ordenamiento jurídico.
- h) El uso de información falsa o alterada en cualquiera de los procedimientos fijados en esta ley.
- i) La discriminación contra un determinado grupo, sector, clase o consumidor individual en el otorgamiento del servicio público o en las condiciones de prestación, sin perjuicio de cualquier otra sanción contenida en el ordenamiento jurídico.
- j) El incumplimiento de las medidas de mitigación contempladas en el estudio de impacto ambiental mencionado en el Artículo 16 de esta ley.
- k) Incumplimiento de la normativa vigente sobre protección ambiental.
- l) Incumplimiento de las medidas de mitigación contempladas en la evaluación de impacto ambiental, a que hace referencia el Artículo 16 de esta ley.
- m) Otras causales establecidas en la ley, la concesión o el permiso.¹⁸⁸

Un ejemplo de las sanciones que contemplan la Ley de Tránsito es la que aparece en la Ley No.8413 *Reforma la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331* del 29 de abril del 2004.

ARTÍCULO 1.- Modifícase el artículo 79 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas. El texto dirá:

“Artículo 79.-

Los usuarios de las vías públicas deberán conducirse de manera que no obstruyan la circulación ni pongan en peligro la seguridad de los

¹⁸⁸ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

vehículos o de las demás personas. Asimismo, los conductores deberán evitar las situaciones que impidan la libre circulación del tránsito, por lo cual aplicarán el manejo defensivo y mantendrán una constante precaución y consideración hacia los peatones y los demás conductores.

Los conductores deberán velar por la integridad física y la seguridad de su persona y la de los pasajeros, por lo que deberán utilizar el cinturón de seguridad y exigir que lo usen los pasajeros del vehículo que conducen. El conductor que sin causa de justificación valedera no utilice el cinturón de seguridad o conduzca un vehículo en el cual alguno de los pasajeros no lo use también sin dicha causa para ambos, será sancionado con una multa de un cinco por ciento (5%) del salario base, de conformidad con el párrafo tercero, del artículo 2 de la Ley N° 7337.¹⁸⁹

Creación de instituciones

Por último, tenemos la categoría que se refiere a la creación de instituciones para regular y evaluar el transporte. En esta categoría se encontraron 94 artículos que corresponden al 2,2% de la totalidad de la legislación en transporte.

Entre estas normas, una de las más importantes es la transformación del Servicio Nacional de Electricidad en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, que es la institución encargada de evaluar la calidad, cantidad, oportunidad, continuidad, confiabilidad y eficiencia de los servicios públicos, y en caso de encontrar problemas, aplicar las respectivas sanciones.

Artículo 1°. - Transformación

Transfórmese el Servicio Nacional de Electricidad en una institución autónoma, denominada Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en adelante y para los efectos de esta Ley llamada Autoridad Reguladora. La Autoridad Reguladora tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio, así como autonomía técnica y administrativa. Se regirá por las disposiciones establecidas en esta Ley, sus Reglamentos y las leyes que la complementen.

La Autoridad Reguladora no se sujetará a los lineamientos del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de las atribuciones que se le otorgan en esta Ley; no obstante, estará sujeta al Plan nacional de desarrollo, a

¹⁸⁹ Ley No.8413 *Reforma la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres*, N° 7331 del 29 de abril del 2004. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

los planes sectoriales correspondientes y a las políticas sectoriales que dicte el Poder Ejecutivo.*¹⁹⁰

La Ley No.8114 *Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias* del 04 de julio del 2001 contiene en el artículo 6 una norma que crea institucionalización principalmente en materia de coordinación para la evaluación y fiscalización de la red vial nacional.

Artículo 6º.- Fiscalización para garantizar la calidad de la red vial nacional. Para lograr la eficiencia de la inversión pública, la Universidad de Costa Rica podrá celebrar convenios con el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) a fin de realizar, por intermedio de su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, las siguientes tareas:

- a) Programas de formación y acreditación para técnicos de laboratorio.
- b) Auditorías técnicas de proyectos en ejecución.
- c) Evaluación bienal de toda la red nacional pavimentada.
- d) Evaluación anual de las carreteras y puentes en concesión.
- e) Actualización del manual de especificaciones y publicación de una nueva edición (revisada y actualizada) cada diez años.
- f) Auditorías técnicas a los laboratorios que trabajan para el sector vial.
- g) Asesoramiento técnico al jerarca superior de la Dirección de Vialidad del MOPT, así como al ministro y viceministro del sector.
- h) Ejecución y auspicio de programas de cursos de actualización y actividades de transferencia de tecnología dirigidas a ingenieros e inspectores.
- i) Programas de investigación sobre los problemas de la infraestructura vial pavimentada del país.
- j) Con la finalidad de garantizar la calidad de la red vial cantonal y en lo que razonablemente sea aplicable, las municipalidades y la Universidad de Costa Rica, por intermedio del Lanamme, podrán celebrar convenios que les permitan realizar, en la circunscripción territorial municipal, tareas equivalentes a las establecidas en los incisos anteriores. *

El laboratorio citado en este artículo informará, para lo que en derecho corresponda, a la Asamblea Legislativa, al Ministerio de la Presidencia, al MOPT, a la Contraloría General de la República y a la Defensoría de los Habitantes, el resultado final de las auditorías técnicas realizadas a proyectos en ejecución y de las evaluaciones efectuadas a la red nacional pavimentada, las carreteras y los puentes en concesión.¹⁹¹

¹⁹⁰ Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

*Este artículo 1º, fue reformado por el inciso b) del artículo 41, de la Ley Nº 8660, Fortalecimiento y modernización de las entidades públicas del sector telecomunicaciones, de 8 de agosto de 2008. Publicada en el Alcance Nº 31, de La Gaceta Nº 156, de 13 de agosto de 2008.

¹⁹¹ Ley No.8114 *Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias* del 04 de julio del 2001. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

La legislación en transportes contiene pocas normas que crean institucionalización para el control y la evaluación de la situación del sector, y ese es uno de los aspectos que requiere más desarrollo.

En resumen, al revisar las herramientas que se utilizan en la legislación en transporte, tales como procedimientos, políticas programas, planes, instituciones, prohibiciones, multas y sanciones se nota que esta *es prolífera en normas de carácter regulatorio con respecto al transporte*. Sin embargo, es escasa en la evaluación y seguimiento de las actividades del sector. Existe un exceso de artículos orientados a los procedimientos.

¿Pueden identificarse vacíos en la legislación sobre transportes?

En primer término, valga decir, que la legislación en transportes carece de una ley integral de transportes que, defina parámetros generales, principios, transportes con energías limpias, formas de coordinación entre las diferentes instituciones, órganos y departamentos.

En el tema de la planificación urbana solo se encontró la Ley No. 4240 Ley de Planificación Urbana, la cual data de 1968 y solo contempla dos aspectos relacionados con el transporte, por consiguiente, no se ha legislado en la gestión urbana de la movilidad. En consecuencia, no existe ninguna norma que contemple el tema de transporte y movilidad en la gestión urbana con una óptica de planificación.

Por otro lado, la ley ha fomentado tipos de transporte como los buses y taxis, pero sin establecer políticas, planes o programas de más largo plazo, más bien estos tipos de transporte se han regulado desde la urgencia y la provisionalidad. Asimismo, el desorden y poco control en los servicios de transporte público ha provocado un crecimiento exponencial de la flota vehicular privada tanto en automóviles como en motocicletas. Esto a su vez, contribuye a la mayor demanda de combustibles fósiles con su consecuente contaminación y desde la legislación no se ha buscado desincentivar estas tendencias. La legislación en transportes contiene pocas normas que crean institucionalización para el control y la evaluación de la situación del sector, y ese es uno de los aspectos que requiere un mayor desarrollo, a efecto de ordenar la actividad.

*Este inciso j) del artículo 6º, fue reformado por el artículo 2, de la Ley Nº 8603, de 14 de setiembre de 2007. Publicada en La Gaceta Nº 196, de 11 de octubre de 2007.

También es notoria la carencia de normas para dar un mayor protagonismo a los gobiernos locales en materia de la gestión de la movilidad en sus territorios. Es relevante asignar responsabilidades a los gobiernos locales, a efecto de generar un mayor ordenamiento y priorización de medios en cada localidad. Asimismo, definir políticas de coordinación.

En el tema de sectorización la legislación en transportes no contempla normas que promuevan políticas en esa dirección.

Conclusiones

1.-Para el período general 1950-2017 se contabilizan 326 leyes sobre transportes, para un promedio anual de 4,86 leyes.

2.- La mayor cantidad de leyes se promulga en el primer período (1950-1982) para un total de 223(68,4%) de las leyes sobre transportes. En el segundo período (1982-1994) se promulgan 26(8,0%) leyes y en el tercer período (1994-2017) se aprueban 75(23,0%) leyes. En el primer período tenemos por consiguiente un promedio de 6,96 leyes por año, superior en mucho al segundo y tercer período. En el segundo período el promedio es de 2,16 leyes por año y pareciera que existe una dificultad en la tramitación de las leyes y en el tercer período tenemos un promedio de 3,26 leyes por año, con lo cual se ve una ligera recuperación, pero muy lejos de las cifras del primer período.

3.-Encontramos que en el primer período (1950-1982) el promedio de duración para la aprobación de la ley fue de 6,3 meses. En el segundo período (1982-1994) se incrementó a 20,6 meses y para el tercer período (1994-2017) el promedio de duración de la aprobación de una ley fue de 16,9 meses, para un promedio general de 21,8 meses. Es claro que el tiempo de aprobación de la ley del primer período al tercer período se ha incrementado en más del doble de meses y con relación al segundo período se ha triplicado.

4.-El procesamiento de la Base de Datos muestra que las leyes presentadas por iniciativa del Poder Ejecutivo casi han duplicado la cantidad de leyes en materia de transportes 205(62,9%) que ha impulsado el Poder Legislativo 121(37,1%) leyes.

5.-Al realizar el análisis sobre los proponentes y el procedimiento de la ley se encuentra que la mayor cantidad de leyes tramitadas con dispensa son propuestas por el Poder Ejecutivo para un total de 57 leyes y las iniciativas tramitadas sin dispensa propuestas por el Poder Legislativo suman 23. Esto muestra que la cuarta parte de las leyes sobre la materia de transportes se han aprobado con dispensa de trámites, lo que revela la urgencia en la aprobación de muchas de ellas.

6.- El Partido Liberación Nacional ejerciendo el Poder Ejecutivo, así como sus diputados, presenta 156(48%) de las 326 leyes sobre transporte. En segundo término, están las leyes impulsadas por varias fracciones políticas con 40(12,3). El Partido Unión Nacional impulsa 36(11,0%) leyes y el Partido Unidad Social Cristiana con 33(10,1%) leyes. Luego están las iniciativas presentadas por el partido Unificación Nacional 22(6,7%) y la Coalición Unidad con 21(6,4%) del total de la legislación. Varios partidos minoritarios presentaron en su momento un total de 8 iniciativas en materia de transportes. El Partido Acción Ciudadana ha presentado un total de 6 iniciativas que ya

son leyes para un total 1,8% y por último se contabilizan dos leyes que fueron propuestas por la Junta Fundadora de la Segunda República en 1949.

7.-El análisis de la Base de Datos nos indica que *el peso de la ley en materia de transportes durante el período 1950-2017, ha estado en los convenios y tratados internacionales pero enfocados a la consecución de fondos o préstamos internacionales con un total de 118(36,2%) y en las leyes ordinarias con 95(29,1%).* El tercer lugar entre los tipos de leyes aprobadas lo ocupa las reformas a las leyes con 80(24,5%), luego hay 18(5,5%) leyes que se trata de autorizaciones y 10(3,1%) que son vetos. Por último, tenemos tres leyes sobre concesiones y dos sobre exoneraciones.

8.- Al realizar el análisis de los tipos de leyes por período, encontramos que *en el primer período (1950-1982) prevalecieron los Convenios y Tratados con 92(41,2%), las leyes ordinarias 61(27,3%) y las reformas a las leyes con 41(18,4%).* Entre estos tres tipos de ley se cubre el 87% de la legislación de este período. Se trata de una etapa de la expansión del Estado en la cual se da la conformación de estructuras y normativa del sector transportes, se crean instituciones, se construyen carreteras y caminos, se otorgan numerosos préstamos con este propósito. En el segundo período 1982-1994 encontramos que *el tipo de legislación que más se aprueba son nuevamente los convenios y tratados internacionales con 14(54,0%) y las leyes ordinarias con 9(34,6%).* Se trata de un período de ordenamiento del Estado y de consecución de préstamos externos para realizar obras. En el tercer período destaca *la aprobación de reformas a leyes con 37(49,3%) y las leyes ordinarias con 23(30,6%).* Todas estas reformas a leyes responden a la urgencia de solucionar problemas de ordenamiento del tránsito vehicular y de las concesiones de buses y taxis, así como de la funcionalidad del Estado.

9.- Las normas regulatorias relativas a la concesión del transporte según tipo, han cambiado muy poco en el transcurso del tiempo, lo que varía son los plazos y ésta en nada ha contribuido a establecer un régimen claro y ordenado de concesionarios y permisionarios del transporte público.

10.- En materia de transporte, *la legislación regulatoria triplica y más el articulado relacionado con el otorgamiento de incentivos.* Es así como el *72,8% de los artículos analizados se clasifican como regulatorios y el 20% son artículos que se consideran incentivos.*

11.- La subcategoría de más artículos en la *legislación sobre transportes es la relacionada con las concesiones y contratos con 1618(52,2%) artículos.* En segundo término, se encuentran *las normas regulatorias orientadas a la construcción de institucionalidad y procedimientos con 1468(47,4%) artículos y, en última instancia tenemos las normas de protección con 11(0,4%) artículos,* principalmente orientadas al tema de la protección ambiental que como se observa el número es casi invisible.

12.- En resumen, *en relación con el otorgamiento de concesiones para el transporte, tenemos una legislación que carece de una visión integral, pues se encuentra seccionada por tipos de transporte. También se trata de una legislación que cambia con frecuencia en función de resolver las urgencias en el otorgamiento de las concesiones administrativas y de los permisos. Así que se recurre con regularidad a normas transitorias para darle soluciones cortoplacistas a los problemas inmediatos y esa es una constante que se observa a lo largo del período.*

13.-*En relación con el otorgamiento de concesiones para el transporte remunerado de personas, tenemos una legislación que carece de una visión integral, pues se encuentra seccionada por tipos de transporte. También se trata de una legislación que cambia con frecuencia en función de resolver las urgencias en el otorgamiento de las concesiones administrativas y de los permisos. Así que se recurre con regularidad a normas transitorias para darle soluciones cortoplacistas a los problemas inmediatos y esa es una constante que se observa a lo largo del período.*

14.-La legislación en transporte, muestra que durante el primer período en estudio 1950-1982, los mecanismos de financiamiento para las obras públicas en infraestructura de transportes se fundamentaron en los impuestos y préstamos internacionales ejecutados por los ministerios e instituciones autónomas del Estado y en menor medida en emisión de bonos y peajes. En el último período que va de 1994 a la fecha y después de un segundo período de reacomodo del Estado, los instrumentos para financiar la obra pública cambian en el marco de la ley de concesión de obra pública y estas se realizan por medio de fideicomisos y se cobran tasas o peajes. En cuanto a los medios de transporte estos se han financiado a lo largo del período por medio de tarifas y han financiado la regulación por medio de cánones.

15. Un tema que no escapa al estudio en materia de transportes son las exoneraciones, específicamente se encontraron 129 normas que otorgan exenciones. La mayoría de estas se sustraen del mandato legal establecido en el Código de Normas y Procedimientos Tributarios, por cuanto no indican explícitamente el tipo y la cantidad de impuestos exonerados, el plazo de vigencia, y carecen de mecanismos de control y regulación en su ejecución.

16. En suma tenemos que durante el período de estudio 1950-2017 se aprecian en la legislación de transporte dos tendencias. Una que va de 1950-1982 donde se fortalece al Ministerio de Obras Públicas y Transportes asignándole funciones, creando oficinas, departamentos y direcciones para convertirlo en un superministerio que ejecuta una gran tarea de expansión de carreteras y caminos consistente con la orientación estatal del período. Posterior a 1990 se observa la tendencia contraria pues se da un vaciamiento de funciones en el Ministerio y se crean órganos desconcentrados, los Consejos. Todos estos son presididos por el ministro del ramo quien encuentra serias dificultades para ejercer toda la multiplicidad de funciones,

pero además se enfrentan serios problemas de coordinación y de traslapes de tareas. Con la dificultad además que, en algunos de ellos como el Consejo de Transporte Público, se integró a sectores que son juez y parte, lo cual impide la efectiva fiscalización y control.

17.- De la revisión de la legislación del transporte se concluye que el papel de las municipalidades ha sido secundario tanto en la realización de obras de infraestructura para el transporte como en la planificación de la movilidad en su territorio. Sin embargo, cabe destacar que la legislación muestra un desbalance entre las funciones de las municipalidades en materia de obras de infraestructura, pues en estas, a lo largo del tiempo se le ha dado un rol aunque secundario, ahora fortalecido con la ley No.9329 *Primera Ley Especial para la transferencia de competencias: Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal* del 15 de octubre del 2005, que le traslada la atención de la red vial cantonal, -40.000 kilómetros de carreteras- de forma plena y exclusiva a las municipalidades. La normativa que regula los medios de transporte público no incorpora ninguna gestión de las Municipalidades. La legislación tampoco contempla ningún plan de gestión de la movilidad cantonal.

18.-Al revisar las herramientas que se utilizan en la legislación en transporte, tales como procedimientos, políticas programas, planes, instituciones, prohibiciones, multas y sanciones se nota que esta *es prolífera en normas de carácter regulatorio con respecto al transporte*. Sin embargo, es escasa en la evaluación y seguimiento de las actividades del sector. Existe un exceso de artículos orientados a los procedimientos.

19. La legislación en transportes en su conjunto es una legislación desagregada y dispersa que carece de una visión integral. Esta situación demanda una revisión integral y armónica que permita establecer prioridades en cuánto a los tipos de transporte que mejor se ajustan al modelo de sociedad que visualizamos para el futuro cercano.

Bibliografía

Fuentes primarias:

1. Acuerdo Consejo de Transporte Público sesión ordinaria N° 29-2013 del 13 de mayo del 2013. SINALEVI.
2. Betrano S. *Manual de Bases de Datos: Legislación en transportes (1950-2017)*. Departamento de Servicios Parlamentarios. Asamblea Legislativa. Marzo de 2018. Pág.3
3. Constitución Política. 1949. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. San José. 2018
4. Ley No.7. *Ley de Transportes* del 29 de noviembre de 1909. Colección de Leyes y Decretos. 1909. Semestre II. Tomo II. Pág. 482.
5. No.72 *Ley de la Contribución Territorial* del 14 de diciembre de 1916. Colección de Leyes y Decretos. 2017. Tomo II. Página 598.
6. Ley No.63 *Ley de Tráfico* del 26 de marzo de 1935. Colección de Leyes y Decretos 1935. Semestre 1. Tomo 1. Pág.85.
7. Ley No.757 *Ley de Caminos Públicos* del 11 de octubre de 1949. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
8. Ley No.1172 *Interpretación a los artículos 240, 270 del Código Fiscal (Impuesto al Traspaso de Vehículos)* del 20 de junio de 1950. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
9. Ley No.1277 *Ley del Transporte Remunerado de Personas* de 24 de abril de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
10. Ley No.1328 *Reforma Impuesto a Vehículos (Art. 2)* del 31 de julio de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
11. Ley No.1338. *Ley General de Caminos Públicos (1951)* del 29 de agosto de 1951. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

12. Ley No.1499 *Reforma a la Ley Transporte Remunerado Personas (Art.2)* del 10 de setiembre de 1952. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
13. Ley No.1561 *Derogatoria del Cobro de “Detalles de Caminos”* del 6 de mayo de 1953. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
14. Ley No.1711 *Restablece Impuesto de Pavimentación Limón Centro* del 9 de diciembre de 1953. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
15. Ley No.1725 *Reforma a la Ley de Caminos Vecinales* del 12 de enero de 1954. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
16. Ley No.1729 *Reforma a la Ley de Transporte Remunerado de Personas* del 27 de enero de 1954. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
17. Ley No.1856 *Ley de Emisión de los Bonos Obras Públicas 6% de 1955 del 28 de febrero de 1955*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
18. Veto No.2360 de 23 de junio de 1959. *Interpretación Auténtica de los artículos 5 y 32 de la Ley de Transporte Remunerado de Personas No.1277 de 24 de abril de 1951*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
19. Ley No.2586 *Ley de Registro de Vehículos* del 21 de junio de 1960. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
20. Ley No.2658 *Regula Autorización de Placas Servicio Público de 16 de noviembre de 1960*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
21. Ley No.2719 *Ley del Plan Vial* del 10 de febrero de 1961. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
22. Ley No.2887 *Reformas los artículos 5, 6, 7, 9, 10, 12 y 13 de la Ley No. 2658 de 16 de noviembre de 1960 de reglamentación de las concesiones de explotación de vehículos de servicio público* de 13 de noviembre de 1961. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

23. Ley No.3155 *Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas* del 5 de agosto de 1963. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
24. Ley No.3503 *Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores* de 10 de mayo de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
25. Ley No.3580 *Ley de Instalación de Estacionómetros (Parquímetros)* del 13 de noviembre de 1965. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
26. Ley No.4220 *Reforma Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas* de 8 de noviembre de 1968. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
27. Ley No.4240 *Ley de Planificación Urbana* del 15 de noviembre de 1968. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
28. Ley No.4755 *Código de Normas y Procedimientos Tributarios* del 3 de mayo de 1971 y reformado por Ley No. 9069 Reformado por el artículo 1 de la Ley N° 9069, de 10 de setiembre de 2012. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
29. Ley No.5060 *Ley General de Caminos Públicos* del 22 de agosto de 1972. Reformado por el artículo 1 de la Ley N.º 6676 del 18 de setiembre de 1981. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
30. Ley No.5088 *Autorización a la Cooperativa de Transportes Ferrocarrileros de Quepos R.L., para traspasar a terceros concesión Servicio Público de transporte remunerado de personas* de 26 de octubre de 1972. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
31. Ley No.5322 *Ley de Tránsito* del 27 de agosto de 1973. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
32. Ley No.5406 *Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Taxis* de 26 de noviembre de 1973. Sistema

- de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
33. Ley No.5523 *Reforma Ley Transporte Remunerado en Vehículos* del 7 de mayo de 1974. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
34. Ley No.6176 *Emisión Bonos Carreteras 1977 Mejoramiento Caminos y Autoriza Peajes* del 2 de diciembre de 1977. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
35. Ley No.6324 *Ley de Administración Vial* del 24 de mayo de 1979. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
36. Ley No. 6810 *Ley de Consolidación del Impuesto al Ruedo* de 22 de setiembre de 1982. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
37. La Ley No.6909 *Venta antiguo Palacio Municipal San José: crea Impuesto Ruedo a favor Municipalidades del País* del 3 de noviembre de 1983. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
38. Ley No.7593 *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos* del 9 de agosto de 1996. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
39. La Ley No.7665 *Reforma Paquete Tributario sobre Propiedad Vehículos y Aeronaves* del 8 de abril de 1997. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
40. Ley No.7762 *Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos* del 14 de abril de 1998. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
41. Ley No.7798 *Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI)* del 30 de abril de 1998. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
42. Ley No.7914 *Ley Nacional de Emergencia* del 28 de setiembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
43. Ley No.7964 *Reforma a de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores* del 21 de

- diciembre de 1999. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
44. Ley No.7969 *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi del 22 de diciembre de 1999*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
45. Ley No.7798 *Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI) del 30 de abril de 1998*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
46. Ley No.8114 *Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias del 4 de julio del 2001*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
47. Ley No. 8167 *Reforma de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 27 de noviembre del 2001*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
48. Ley No.8343 *Ley de Contingencia Fiscal del 18 de diciembre de 2002*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
49. Ley No.8413 *Reforma la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331 del 29 de abril del 2004*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
50. Ley No.8456 *Reforma a la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi No.7969, del 14 de setiembre del 2005*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
51. Ley No.8668 *Regulación de la Extracción de Materiales de Canteras y Cauces de Dominio Público por Parte de las Municipalidades del 10 de octubre del 2008*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
52. Ley No. 8696 *Reforma parcial de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993 del 17 de febrero del 2008*. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
53. Ley No.8757 *Proyectos de Inversión (CR-X1007) entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo, para financiar el Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) del 25 de julio del*

2009. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
54. *Ley No.8823 Reforma de varias leyes sobre la participación de la Contraloría General de la República para la Simplificación y el Fortalecimiento de la Gestión Pública* del 5 de mayo del 2010. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
55. *Ley No.8826 Reforma del artículo 25 de la Ley N° 3503, para sacar a Concurso Público las rutas de transporte remunerado de personas modalidad autobús que operan actualmente como permisionarias de rutas regulares* del 5 de mayo de 2010. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
56. *Ley No.8833 Adición de un transitorio x a la ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, N° 7969* del 10 de mayo del 2010. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
57. *Ley Nª 8955 Reforma de la Ley N.º 3284, Código de Comercio, de 30 de abril de 1964, y de la ley N.º 7969, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remuneradora de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi de 22 de diciembre de 1999*, del 16 de junio de 2011. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
58. *Ley No.9027 Ley para autorizar la transmisibilidad de derechos de concesión por muerte del concesionario en el servicio público de taxis, reforma la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi* del 6 de febrero del 2012. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
59. *Ley No.9329 Primera Ley Especial para la transferencia de competencias: Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal* del 15 de octubre del 2005. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
60. *Ley No.9078 Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial* del 4 de octubre del 2012. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.
61. *Ley No.9283 Aprobación de los Contratos de Préstamo No.3071/OC-CR y No. 3072/ CH-CR, suscritos entre la República de Costa Rica, y el Banco Interamericano de Desarrollo para el financiamiento del*

Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) del 30 de octubre del 2014. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

62. Ley No. 9292 *Desarrollo de Obra Pública a Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales mediante fideicomiso* del 23 de febrero del 2015. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

63. Ley No. 9397 *Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso* del 14 de setiembre de 2016. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

64. Ley No. 9422 *Autorización para el desarrollo de infraestructura de transporte mediante Fideicomiso* del 16 de febrero del 2017. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

65. Ley No. 9518 *Incentivos y promoción para el transporte eléctrico* del 25 de enero del 2017. Sistema de Información Legislativa (SIL). Asamblea Legislativa. 2018. San José.

Fuentes secundarias:

1. AEA. Enciclopedia Jurídica. (2016) En: http://leyderecho.org/canon/#Definicionacuten_de_CANON_en_Derecho_espanol
2. Autoridad Reguladora de los Servicios públicos Informe de la Flota. Enero del 2017.
3. Contraloría General de la República. *Informe No. DFOE-SAF-IF-14-2010 23 de diciembre, 2010*. Informe del Estudio realizado sobre el control y evaluación de las exoneraciones en el impuesto sobre la Renta. Área de Fiscalización del Sistema de Administración Financiera de la República. San José.
4. Crhoy.com. "Deterioro en carreteras nacionales supera el 75%, según Lanamme". 17 de abril del 2013.
5. Defensoría de los Habitantes Informe Anual de Labores 2013-2014. San José Costa Rica.

6. González Jiménez, E. Transporte público en Costa Rica: desafío en la Gran Área Metropolitana. *Hacia un sistema sectorizado, moderno, intermodal y bajo en emisiones*. Fundación Friedrich Ebert Stiftung. 2013.
7. Impuesto(Econlink.com.ar -Econlink- Julio del 2010) En: <http://www.econlink.com.ar/concepto-de-impuesto>
8. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Anuario Estadístico del Sector Transporte. Secretaria de Planificación Sectorial. 2017.
9. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035. 2011.
10. Pérez Porto y Ana Gardey. Publicado: 2013. Actualizado: 2015. Definición de peaje (<https://definicion.de/peaje/>)<https://definicion.de/peaje/>
11. Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS-UCR). Informe sobre la Contratación de Servicios Profesionales para realizar el estudio de demanda de pasajeros y estudio de satisfacción de los usuarios, a la Universidad de Costa Rica como ente de derecho público, para el servicio de transporte remunerado de personas, modalidad ferrocarril, prestado por el Instituto Costarricense de Ferrocarriles en las rutas de Pavas, Heredia, Cartago y Belén. 2017.
12. Programa Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible (Costa Rica). Vigésimo Segundo Informe Estado de la Nación en Desarrollo Sostenible. PEN/CONARE. -22 Edición. - San José. Costa Rica: PEN. 2016.
13. Real Academia Española. RAE. Diccionario de la Lengua Española. (2018) En: <http://dle.rae.es/?id=7A4XonT>
14. Roldán Castillo, Carolina y Navarro Sánchez, Vivian Susana. *Los fideicomisos para el desarrollo de infraestructura en el sector público. Un desafío jurídico administrativo para el Estado costarricense*. Tesis de Licenciatura en Derecho. Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. 2013. 178 pp. Director: Prof. Carlos Estrada Navas.
15. Universidad de Costa Rica. *Actualización y determinación de los valores de los parámetros operativos e indicadores de rendimiento de servicios de transporte remunerado de personas, modalidad taxi*. Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas. Junio 2017. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio.

Anexo No.1

VETO N° 5458

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

Decreta:

Artículo 19—Refórmense los artículos 14 y 22 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores No. 3503 de 10 de 1965 y sus reformas, los que se leerán así:

Artículo 14. —Las concesiones podrán traspasarse a personas que garanticen el buen servicio, fijando en ese caso el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a valor del traspaso, para efectos fiscales.

Las concesiones son inembargables, salvo cuando hayan sido dadas en garantía de un traspaso o de la financiación para adquirir nuevas unidades del servicio, en ambos casos, autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Artículo 22. —Para conocer, tramitar y resolver en primera instancia los asuntos referentes a las concesiones de derechos de línea y a la regulación prestación de los servicios inherentes a esas concesiones, habrá una Comisión Técnica de Transportes, integrada por:

- a) El Director General de Transporte Automotor, quien la presidirá;
- b) El Procurador Administrativo de la República;
- c) El Director General de Tránsito, con voz, pero sin voto;
- d) Un funcionario del Ministerio de Industria y Comercio; y
- e) Dichos delegados de los empresarios de transporte, uno por los servicios urbanos y otro por los servicios provinciales.

Dichos delegados serán nombrados por el Poder Ejecutivo que los escogerá de las ternas que envíen los empresarios de transporte, conforme a la reglamentación que al efecto se promulgue. Dichos delegados serán, a su, removidos por el Poder Ejecutivo, cuando ocurriere causal de las e se establecerán en el Reglamento que se dicte y no devengarán por su o dieta ni salario.

Esta Comisión conocerá y resolverá los asuntos de su competencia de conformidad con esta ley y sus reglamentos, previo estudio e informe de la General de Transporte Automotor y, cuando lo considere conveniente la Comisión, después de haber oído el parecer de los grupos por dos de usuarios. Gozará de un término hasta de quince días para licitar y adjudicar las licitaciones a que se refiere el artículo 69 de esta y deberá resolver los otros asuntos sometidos a su conocimiento en lazo máximo de cinco días hábiles. Contra las resoluciones que tome Comisión cabrá recurso de apelación para ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y esa alzada se interpondrá ante la Comisión desde los cinco días hábiles siguientes al de la notificación personal al tensado o al de la publicación en el Diario Oficial de la resolución recurrida. En todo caso, la apelación se sustanciará en papel sellado de colón y al escrito respectivo se acompañarán tres pliegos de ese mismo se rechazará de plano la apelación que no llenare este requisito.

Artículo 2°—Refórmase el párrafo primero del artículo 38 de la Ley No. 3503 de 10 de mayo de 1965 y sus reformas así:

Artículo 38. —Los concesionarios de Transporte Remunerado de Personas disfrutarán de los siguientes beneficios:"

Artículo 3°. - Se adiciona la mencionada ley número 3503 de 10 de mayo de 1965 con un artículo transitorio, que llevará el número XII, así:

"Transitorio XII. —Los concesionarios de Transporte Remunerado de personas, que a la fecha en que entre en vigencia este artículo transitorio, estuvieron dedicados a la prestación de los servicios a que se refieren sus respectivas concesiones, tendrán derecho a que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes les prorrogue el plazo de esas concesiones por de siete años y hasta por un máximo de diez años. El Ministerio autorizará la prórroga, si a juicio de la Comisión Técnica de Transportes, el concesionario se encuentra capacitado para mantener operando el servicio en óptimas condiciones y con modelos de autobuses que no tengan más de años de antigüedad, durante todo el plazo de la concesión.

Al concesionario que renueve los autobuses con los que se ha comprometido a explotar el servicio, con modelos correspondientes al año en que produzca la sustitución de esas unidades, le quedará prorrogada la concesión por siete años más a partir de la renovación, la cual deberá informar a la Comisión Técnica de Transportes.

Para solicitar la prórroga de las concesiones establecidas en el párrafo ero ele este artículo transitorio, los concesionarios tendrán un término seis meses a partir de la fecha en que entre en vigencia esta norma. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tendrá un término igual, después de recibida la solicitud, para emitir su resolución".

Artículo 4°—Esta ley rige a partir de su publicación.

Casa Presidencial. —San José, a los veinte días del mes de diciembre de mil novecientos setenta y tres.

Comuníquese al Poder Ejecutivo

Asamblea Legislativa. —San José, a los cinco días del mes de diciembre de mil novecientos setenta y tres.

LUIS ALBERTO MONGE ALVAREZ,
Presidente.

ANGEL EDMUNDO SOLANO CALDERON, ROMILIO DURAN PICADO,
Primer Secretario. Primer Prosecretario.

Casa Presidencial. - San José, a los veinte días del mes de diciembre

Por las razones que se exponen, devuélvase este proyecto de ley sin la sanción del Poder Ejecutivo, de conformidad con el artículo 126 de la Constitución Política.

JOSE FIGUERES

San José, 20 de diciembre de 1973.
Señor Presidente

Señores Secretarios

Asamblea Legislativa de Costa Rica,
Ciudad.

Estimados señores Diputados:

Este Poder Ejecutivo devuelve a la Asamblea Legislativa el Decreto-Legislativo número 5458 titulado "Reformas a la ley No. 3503, sin el correspondiente refrendo constitucional y con una serie de observaciones que estima deben ser analizadas por los señores Diputados para que se incluyan en el texto de la referida ley, puesto que las soportan sobradas razones de interés público como son el ordenamiento jurídico administrativo, el usuario, la regulación del transporte nacional y las facultades que debe tener el Poder Ejecutivo para lograr una adecuada prestación de este servicio tan importante para la seguridad y el desarrollo de la República.

Se ha estimado oportuno desglosar las observaciones que se permite hacer este Poder Ejecutivo al decreto que se remite, en la forma siguiente:

A.—Políticas administrativas sobre transporte.

B.—Prestación de servicios de transporte remunerado de personas y la ley número 3503.

C.—Formulación de una nueva Ley de Transporte y su presentación a la Asamblea Legislativa.

D.—Necesidad de una reforma parcial a la ley vigente.

E.—Observaciones al texto aprobado por la Asamblea Legislativa.

A.—Políticas administrativas sobre transporte:

Con sustento en los mandatos estipulados en diferentes leyes vigentes, entre las que pueden citarse las- números 4786 de 5 de julio de 1971, 3503 de 10 de mayo de 1965, 5322 de 27 de agosto de 1973 el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha venido planificando y regulando el transporte remunerado a nivel nacional en los diferentes campos de interés y en ello tiene varios cuadros de trabajo a saber: Dirección de Transporte Automotor; Comisión Técnica de Transportes; grupo de consultores financiados con acuerdo cooperativa de Naciones Unidas y el Banco Mundial; Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Todo este potencial técnico está llegando a una serie de conclusiones que serán la base de las nuevas disposiciones que sobre tránsito y transporte requiere el país en todas sus fases más importantes: planificación, construcción, regulación y control.

La mayoría de sus estudios están en sus fases finales y únicamente faltan los ajustes que un estudio de esta envergadura requiere para su realización. Precisamente para implantar toda esta serie de disposiciones modernas y eficientes, era y es necesario modernizar también al máximo la estructura jurídica del tránsito y del transporte, Ya ha sido promulgada la nueva Ley de Tránsito y en cuanto al transporte automotor se cuenta con un proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo al conocimiento de la Asamblea en fecha reciente. La presentación de este proyecto, que fue hecho a instancia de los mismos señores diputados, además de tener la importancia ya mencionada,

tenía y tiene la pretensión de implantarse en un momento crítico para el desarrollo del transporte: cuando se aproxima la fecha de vencimiento de la mayoría de las concesiones del área metropolitana. Todo esto auguraba un avance en la prosecución de los fines del Estado, lográndose al fin mayores controles, una mejor regulación del transporte, una adecuada seguridad de tipo empresarial, eliminándose una serie de incertidumbres que en la actualidad tiene y, como consecuencia de estas medidas, el logro de un servicio más continuo, creciente y seguro en beneficio del ciudadano, factores que en la actualidad dejan mucho que desear precisamente por la irregularidad de los elementos con que cuenta el Estado y los prestatarios del servicio.

Pero el desarrollo de esta secuencia fue interrumpido por la introducción de otro proyecto de ley que algunos señores diputados estimaron suficiente para las necesidades del transporte, proyecto que fue votado favorablemente por la Comisión de Asuntos Económicos y finalmente por el Plenario de la Asamblea.

B.—Prestación de servicios de transporte remunerado y la ley N° 3503:

La ley actual de transportes data de 1965, o sea que tiene más de ocho años, recordarán los señores diputados que ese texto originalmente propuesto por el Ministerio de Transportes sufrió una cantidad considerable de reformas, lo cual desnaturalizó muchas de sus normas y esto es casualmente en parte el problema que afrontan los órganos públicos encargados de la regulación de tales servicios. A manera de ejemplo se pueden citar algunos:

La ley es omisa o al menos poco clara en cuanto a la facultad que tiene el Poder Ejecutivo para regular, de acuerdo con el momento actual, el servicio de transporte y adecuarlo a las exigencias actuales. Siempre se tiene el inconveniente de que dicho ordenamiento concede al Estado insuficientes medios para lograr tales propósitos, ignorando en parte cuáles son los verdaderos soportes de la concesión de servicios públicos y la necesidad de que existan a favor del Estado facultades o potestades suficientes para que el servicio se modernice sobre la marcha, sin detrimento de concesionarios y usuarios. Claro está que el Poder Ejecutivo puede lograr sus propósitos a través de la implantación de reglamentos ejecutivos que vengán a llenar las oscuridades u omisiones de la ley, pero se estime más conveniente y ajustado al derecho el que tales aclaraciones se hagan a través de la Asamblea. De allí la insistencia para que en este extremo la ley sea modificada.

Su capítulo de definiciones y disposiciones generales es deficiente y ha generado más de una dificultad con sus estipulaciones, lo cual es esencial modificar. Los servicios que se indican en el Capítulo III son insuficientes para el desarrollo del país. Se impone un incremento en los tipos de servicios públicos que es vital para el Estado regular y controlar en mayor o en menor grado, de acuerdo con las circunstancias propias del caso. Su régimen de licitaciones es muy reducido y evidentemente se necesita un procedimiento más completo y acorde con lo que al efecto señala la doctrina administrativa y los distintos instrumentos jurídicos de países más avanzados en la materia.

Es fundamental definir; proteger y desarrollar las asociaciones de concesionarios y de usuarios, pues ya es un hecho comprobado que este tipo de asociaciones generan beneficios dobles: a favor del empresario al organizarlo en mejor forma y reducir sus costos y del Estado al mantener un concesionario con mayores posibilidades de prestar un servicio más eficiente en forma permanente. Los señalamientos y los sistemas de variaciones de las concesiones, son a todas luces poco ágiles y se necesita un sistema más elástico que le permita al Estado tomar medidas e implementarlas en los diferentes sistemas de servicio, sin perjudicar al empresario o suspender el servicio y, en el caso de que haya que reparar lesión económica al primero, tener los medios legales propios para indemnizar razonablemente al perjudicado sin que el Estado se sienta impedido para poner en ejecución la medida de interés público.

Las obligaciones de los concesionarios deber ser revisadas y ampliadas para mejor provecho de la ley. El término o plazo de las concesiones debe ser modificado, introduciendo nuevos conceptos en la extensión y duración de las concesiones, así como del sistema de prórrogas futuras y no como lo estipula la ley, un trámite de licitación cada vencimiento del plazo, cláusula que nunca ha funcionado, pues en dos oportunidades en que estaban por vencer los términos, se ha evitado por vía de reforma a la ley que tal cosa suceda. La Comisión Técnica de Transportes también debe integrarse de manera distinta, todo con el propósito de que los asuntos públicos se ventilen en forma más consciente y de que haya más elementos que puedan analizar los planteamientos, todos integrantes de instituciones del Estado, pues es éste el responsable, contralor y regulador de los servicios públicos del transporte, y el dador en forma gratuita de tales servicios por vía de concesión. Así puede verse que ese ordenamiento ha generado, y posiblemente producirá en el futuro serias inconveniencias en los servicios que comprende, lo que por medio de la presentación del citado proyecto de ley desea evitar este Poder Ejecutivo.

C.—Presentación de un nuevo proyecto de ley de transportes:

Ya se manifestó en el punto anterior, la preocupación-del Gobierno en cuanto a la necesidad de crear un nuevo ordenamiento regulador del transporte que contuviera todos aquellos elementos de que actualmente carece la ley vigente, que aclarara conceptos oscuros y que ampliara, o modificara en lo conducente otros capítulos para beneficio general. Ese proyecto fue remitido a la Asamblea en fecha 8 de octubre de 1973 y actualmente está en conocimiento de la Comisión respectiva. Creemos que ese es el instrumento que necesita el país y que en fecha próxima la estimable Asamblea Legislativa, al conocer y analizar el texto del proyecto, le dará su aprobación y pronto será posible aplicarla en debida forma.

D.—Necesidad de una reforma parcial a la ley No. 3503:

No obstante, los propósitos del Poder Ejecutivo de ver promulgado a la mayor brevedad el proyecto de ley remitido, es de prever que tal ordenamiento, como ya sucedió con la ley No. 3503 sufra amplias discusiones en la Asamblea lo cual hace difícil que la ley pueda ser de pronta aplicación.

Será necesario pensar entonces que esa ley no estará lista sino hasta fines del año entrante. Por eso, al igual que los señores diputados, consideramos atinado que, con carácter si se quiere provisional, se hagan ciertas modificaciones inmediatas a la actual ley No. 3503 y se deje para fecha posterior la aprobación de la nueva ley.

Por eso entregamos a la Comisión de Asuntos Económicos un proyecto de ley reducido modificatorio de algunos artículos y transitorios de la ley vigente, todo con el objeto de allanar cualquier situación inconveniente o insuperable. Lamentablemente esta solicitud formal hecha por el Poder Ejecutivo, al parecer no tuvo oportunidad de ser debidamente considerada por los señores diputados y otro proyecto totalmente diferente que no llena los objetivos que se persiguen fue aprobado a fines de noviembre.

Deseamos ser claros en este extremo: estamos de acuerdo que procede en el momento actual una reforma parcial a la ley mientras se llega a la promulgación de un texto integral. Pero es cierto también que la ley aprobada por la Asamblea, deja mal parada a la Administración, pues concede un derecho abierto, sin mayor control y sin compensar en algo los derechos y obligaciones que corresponden a ambas partes; produce una integración de la Comisión Técnica de Transportes que estimamos inconveniente y en contra de la esencia misma de su constitución, todo lo cual será analizado en los comentarios siguientes.

E.—Observaciones a la ley que se devuelve sin sancionar:

Artículo 14:

El artículo 14 de esta ley tiene tres elementos nocivos para el desarrollo el transporte:

a) Transferibilidad; b) Valor comercial y c) Embargabilidad.

Sobre la facultad de traspasar las concesiones y de ser embargadas, el Poder Ejecutivo ha externado criterio reiterado sobre tan importante extremo y ha logrado hasta cierto punto éxito en su propósito. Así son demostrativos los Decretos números 2201-T de 14 de febrero de 1972 y 2307-T de 18 de abril de 1972, que en sus considerandos dicen:

“1.—Que la desordenada cesión de derechos otorgados para la prestación de servicios públicos en los medios de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, ha provocado una proliferación de concesionarios, muchos de ellos ubicados en una misma ruta y hasta en una misma línea, circunstancias que han motivado la desorganización de esa actividad la elevación desproporcionada de los costos de operación, la deficiencia en la prestación de los servicios de transporte, el incremento de hechos lesivos a la vida y salud humanas y una inconveniente comercialización de esos derechos.

2.—Que este anormal aumento en el número de empresas dedicadas a esta explotación de servicios, ha partido siempre de un extreme gravoso para su

desenvolvimiento: el precio especulativo que se exige por la transferencia de los derechos dados en concesión.

Obligados, al igual que el concesionario original, a prestar el servicio con la modalidad y eficiencia pactada con la Administración, van arrastrando una carga económica durante todo el término de la explotación, de suyo perjudicial para la buena marcha de las Empresas y de la prestación del servicio público. Muchos no logran recuperarse de este impacto en su sistema financiero y, después de un tiempo deciden abandonar el servicio, vendiendo parcial o totalmente lo adquirido o revertiendo esos derechos al vendedor. Este será, en última instancia, el que logra el beneficio de los bienes y derechos dados gratuitamente en concesión.

Ejemplos de este perjudicial tráfico comercial de derechos los hay en abundancia: cesión de derechos por cientos de miles de colones, a veces al contado, a plazo en su mayor parte, poniendo en garantía los bienes cedidos y completándola con otras garantías de tipo hipotecario o prendario sobre bienes extra concesión; estados deplorables de empresas; y entregas o devoluciones con grandes pérdidas económicas para los que se sustituyeron en el concesionario original o inmediato anterior. Este trasiego de concesiones hace que autobuses sin valor y que exigen un alto costo de mantenimiento, soporten fuertes, amortizaciones para cancelar el precio de la cesión y de la compraventa adicional de otros bienes accesorios.

El empresario que explota estas unidades de baja rentabilidad, nunca tendrá ingresos suficientes para capitalizar su empresa y se verá durante el término económicamente útil de la concesión operando el servicio con la misma unidad que comprará en su inicio, pues los ingresos a duras penas, le permitirán hacerle frente a la amortización de la deuda contraída. Por eso estará siempre imposibilitado para mejorar las unidades y consecuentemente el servicio público correspondiente.

3.—Que estas cesiones generan nuevos trasposos originando una especie de espiral ascendente, pues al no poder hacer frente a sus obligaciones particulares el concesionario opta por vender parte de su derecho, de donde se origina la cesión de la mitad, un tercio y hasta porcentajes menores de derechos de línea. Esto resulta en una subdivisión inaceptable de concesiones.

Mientras tanto el servicio público se vuelve cada día más deficiente por prestarse con unidades depreciadas, sin talleres de mantenimiento, ni garajes de cuidado por no mantenerse reservas para renovación de equipo y para compromisos laborales, ni para mejorar el servicio conforme lo exige la ley y los términos de concesión.

4.—Que esta actividad comercial, inconveniente para el usuario, el Estado y el empresario genera además problemas: a) Duplicidad de costos; b) “Guerreo” permanente en la ruta con los consabidos perjuicios económicos y peligro para la salud e integridad física de los usuarios; c) Imposibilidad de mantener frecuencias de servicios adecuadas para el usuario; y d) Cierre del crédito público y particular para las empresas que operan en forma marginal.

5.—Que precisamente para evitar esta situación en extremo inconveniente fue que el Estado se reservó el derecho de autorizar los traspasos de concesiones, como un requisito -sine qua non- para dar validez jurídica en la transferencia; disposición de derecho positivo que tiene sustento absoluto en la doctrina administrativa que lo señala como potestad irrenunciable del Estado, susceptible de ser ejecutada en el momento que lo estime oportuno.

6.—Que al no efectuarse rigurosamente el estudio previo de las condiciones que debe reunir el nuevo empresario, las disposiciones señaladas por el artículo 14 de la ley N° 3503 de 10 de mayo de 1965 no han sido debidamente cumplimentadas según el objetivo previsto por el legislador. El haber omitido ese requisito los traspasos de concesiones de primer orden en el régimen de concesiones de servicios públicos, ha desnaturalizado los elementos básicos por los que el Estado se permitió delegar el servicio público en concesionarios particulares.

7.—Que es un hecho cierto que el interés público está siendo efectiva perjudicado con el comercio de los derechos de concesión de servicio público que tal actividad hay que suspenderla a la mayor brevedad hasta que se mente la tramitación de esos traspasos con buen rigor jurídico y de interés público y se indique cuáles serán las condiciones y requisitos que exigirá la prestación para que aquéllos sean autorizados.

8.—Que la promulgación de los reglamentos de la ley No. 3503, no es mente necesaria para poner orden en las cesiones de derechos de concesión también para colocar en su verdadera dimensión las facultades legales que para los órganos administrativos del Estado para regular, controlar y vigilar el transporte remunerado de personas; y revisar y modificar las concesiones otorgadas para esa modalidad, todo con el firme propósito de proteger los intereses nacionales, del usuario y de los empresarios, permitiéndoles, mediante una tarifan justa, la prestación de un buen servicio. Esas potestades, si bien están claramente especificadas en la ley, necesitan para su mejor desenvolvimiento y aplicación frente a los particulares, la promulgación de los reglamentos que se estimen oportunos".

“Que es de indiscutible urgencia reglamentar lo relativo a traspasos de concesiones administrativas de servicio público en los medios de transporte remunerado de personas en vehículos automotores, de la manera más satisfactorio al interés público.

Que en igual sentido se ha pronunciado el Poder Ejecutivo en repetidas oportunidades pues ello es indispensable, entre otras cosas, para lograr una organización de este servicio, rebajar los costos de operación y eliminar de inconvenientes lastres financieros a los concesionarios, para que así puedan proporcionar un servicio más eficiente y adecuado al usuario, que es la finalidad fundamental que se persigue”

Tal es la tesis del Poder Ejecutivo, ampliamente razonada y sustentada tanto en beneficio del usuario (tarifas y servicio eficiente) como de los

concesionarios (resarcimiento del costo más una ganancia justa sin dificultades en la prosecución de sus obligaciones contractuales), no puede este Poder aceptar la redacción del articulado 14 tal y como se incluye en el texto de la ley.

Párrafo aparte merece la intención aparente de la ley para constituir el derecho de concesión, dado por el Estado al concesionario en forma gratuita, como un valor comercial. Lo consideramos sumamente inconveniente y discordante con lo antes dicho.

¿Será buena tesis de otorgar un derecho sin pago alguno para que luego se autorice a un concesionario vender a otro ese derecho mediante un precio alzado y que éste incida sobre la tarifa y sobre el precio que debe prestar el segundo o tercer concesionario? Es evidente que es un procedimiento lesivo a todas las partes, excepción hecha de aquel concesionario que participa en una licitación de esta índole únicamente con propósitos comerciales, de enriquecerse si causa a costa del Estado y de los usuarios del servicio.

Por eso este Poder no comparte el texto del citado artículo y propone una nueva redacción de conformidad con el documento anexo el cual contiene todas las sugerencias a la nueva ley.

Asimismo, el citado artículo inclusive desmejora al anterior de la ley N° 3503 actual, pues en éste la ley dejaba al cuidado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes autorizar o no el traspaso. En este nuevo, aparentemente se pretende como una obligación del Estado tramitarlo a favor de los concesionarios únicamente con la demostración de que el comprador va a prestar un buen servicio. ¿Y las demás exigencias propias de la concesión? El artículo evidentemente será un foco progresivo de conflictos.

La circunstancia de que los derechos de concesión sean transferibles y embargables, en abierta contradicción a la política y esfuerzos del Poder Ejecutivo y que tantos beneficios ha provocado para el interés público, como se manifestó anteriormente, acarreará graves problemas legales y de conveniencia, así como una discrepancia fundamental entre lo que dice la doctrina y la ley para este tipo de actos administrativos. Si por una parte se exige a la Administración al momento de escoger el concesionario que lo haga bien, es decir, que seleccione aquel elemento que pueda reunir los requisitos básicos para la prestación de un servicio eficiente: capacidad, honestidad, eficiencia, seguridad, buen equipo, instalaciones, estado financiero y otras condiciones, y por otro lado en el citado artículo se permite que la transferencia se efectúe a personas que no puede de previo no puede de previo calificar el Ministerio de Obras Públicas y Transporte existe la menor concordancia y se está lesionando seriamente el interés público es esto un contrasentido definitivo en perjuicio de la buena marcha de los ser públicos? Es categórica la necesidad de modificar este artículo o de formula redacción enteramente nueva con el propósito de dilucidar en beneficio de la Administración la serie de circunstancias adversas que pueden ocurrir en caso de que se tenga el artículo 14 tal y como fue aprobado.

Artículo 22:

La modificación al artículo 22 específicamente en lo relativo a la inclusión miembros concesionarios en la integración de la Comisión Técnica de Transporte atenta contra: a) La Ley; b) La doctrina; y c) La conveniencia pública.

a) De la Ley:

La concesión de servicios públicos es una modalidad administrativa mediante cual el Estado satisface necesidades generales valiéndose para ello de la colaboración de los administrados y por ello también puede señalar que es el acto administrativo mediante el cual el Estado encomienda a una persona, individual, jurídica, priva o pública, por un tiempo determinado, la organización y el funcionamiento de un servicio público, condicionado todo a la planificación, regulación y control de tal servicio los organismos públicos. Tenemos pues que en la relación jurídica existen dos puntos y un tercero con "interés legítimo", a saber: a) El Estado; b) El Concesionario c) El usuario. Son tres campos debidamente deslindados con responsabilidades y derechos distintos y en los cuales tiene ingerencia el Estado sobre los otros dos.

En este orden de ideas cabe concluir que la ingerencia de concesionarios particulares en los órganos de regulación y control del Estado precisamente sobre éstos es absolutamente ilógica, inconveniente e ilegal. Y lo es por simple comparación con el artículo 1° de la misma ley N° 3503, que clara y terminante le asigna la responsabilidad al Estado, y no a particulares ni a parte interesada como son los concesionarios. Veamos:

“Artículo 1°- El transporte remunerado de personas en vehículos automotores que se lleve a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio de la República, es un servicio público cuya prestación es exclusiva del Estado, él la podrá ejercer directamente o a través de particulares a quienes expresamente autorice de acuerdo con las normas que aquí se establecen”.

b) De la Doctrina:

También la doctrina está en desacuerdo con esa mezcla de intereses que provocará a corto plazo trastornos que incidirán en la buena marcha de los servicios de transporte automotor. Otra cosa no se puede esperar de una intervención de parte interesada con y vos y voto dentro de los órganos administrativos. Existe una confusión entre funcionarios y concesionarios y concesionarios y delegados de éstos, que para el caso viene a ser lo mismo y algo todavía más grave: los concesionarios o sus delegados a la Comisión, serán a la vez funcionarios públicos y esto no es precisamente aceptado por la doctrina administrativa.

“... El Concesionario o su delegado no es un “funcionario”, ni un “empleado” público; con menos razón revestirá ese carácter el personal de que él se vale para la ejecución o prestación del servicio. El concesionario es nada más 2° de la ley N° 3503: "Es de la competencia del Ministerio de Transportes todo lo relativo al tránsito y al transporte automotor de personas en el país. El Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de este servicio público en

forma directa o a través de otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos para explotarlo a empresarios particulares. El Ministerio de Transportes ejercerá, en todo caso, la vigilancia, control y regulación de esta actividad, con el objeto de garantizar los intereses del público..." Y las concesiones de servicios como los que en este momento comentamos las conoce en primera instancia una Comisión integrada por funcionarios del Poder Ejecutivo: Transporte Automotor, Planificación y Procuraduría Administrativa de la República. Tal y como debe ser de acuerdo con lo estipulado en la ley y en la doc., Irina, pues de suyo es esencial que haya separación entre los intereses públicos y los privados, ya sea por razón de la integración del órgano concedente o de las facultades de éste para extender u otorgar las concesiones por vía de contrato.

El Poder Ejecutivo está de acuerdo en que se amplíe el número de miembros de la Comisión Técnica, pero con la condición de que sean funcionarios públicos, que representen al Estado y se guíen por los principios del interés público.

c) De Conveniencia:

Es evidente que los miembros-concesionarios de la Comisión irían a defender los intereses de su grupo y que en muchos casos esos intereses chocarán con la eficiencia de los servicios y el interés de los usuarios. De esta forma se rompe el trabajo armónico de la Comisión y habrá desde un principio dos grupos antagónicos en pugna negativa en la mayoría de las veces: a) Los funcionarios del Estado que actuarán tomando en cuenta el interés del servicio y la satisfacción tanto de usuarios como de empresarios, usando todo ello como un conjunto y no separadamente; y b) Los concesionarios tratando de defender sus intereses, aún contra otros intereses más importantes y permanentes. Esa Comisión, que tiene como fundamento el procurar una política general y estable en materia de transportes, de regular y controlar el transporte tomando en cuenta el interés nacional, y que, para una mayor satisfacción en la búsqueda de soluciones, debe hacerlo en forma ordenada, y con iguales propósitos, no irá a lograrlos resultados que todos queremos que consiga para beneficio del país. Su misma constitución será el principal impedimento.

El Estado estará en desventaja en lo relativo a los transportes, elemento o servicio público vital para el desarrollo y para la seguridad nacional. Por un lado, los concesionarios tendrían en su poder por contrato concesión, la operación de tales servicios y por otro, casi tiene, el control del órgano que concede y regula la prestación de tales servicios. Esto es ni más ni menos lo que se propone la modificación del artículo 22.

Sería pedirle demasiado a un miembro concesionario que vaya contra sus propios, intereses personales o de grupo, votando a favor de mejoras del servicio o negativamente ante una solicitud de determinado concesionario. Resulta inconveniente, porque pretender que los concesionarios sean parte de la Comisión es lo mismo que aceptar que la ley y contra los prolegómenos de derecho que una de las partes se convierta a la vez en juzgador.

Véase cómo es de inconveniente y violatorio de los procedimientos administrativos que de la lectura de cualquier ley orgánica de instituciones autónomas se ve claramente la existencia de prohibiciones para aquel miembro de la junta directiva o consejo que tenga intereses directos o indirectos o esté ligado en cualquier forma con lo que se está discutiendo. Por eso, ¿cómo podría un concesionario participar y votar en casos relativos a concesiones u otros actos relativos al transporte, si eso es lo único que lo conoce en esa Comisión y regularmente estará ligado directa o indirectamente con asuntos a discutir?

Por cualquier lado que se le vea, legal, doctrinario o de conveniencia, la modificación es lesiva al interés público y por lo tanto se impone una distinta integración otro de las proyecciones que inclusive la misma ley vigente contiene, es decir, una integración con elementos de la Administración.

Desde luego, no hay ningún inconveniente en que la Comisión reciba en audiencia

a los concesionarios y conozca su parecer sobre los asuntos que trata. En igual forma,

pueden también tener acceso los taxistas, los empresarios de transporte de carga y los usuarios de los servicios. Pero una cosa es ser oídos y otra muy diferente es que sean quienes resuelven los asuntos de competencia de la Comisión.

Como cuestión de forma valga la oportunidad para señalar un error de concepto que a la vez se opone a la Ley de Tránsito, recientemente promulgada. En este último ordenamiento las funciones relativas al tránsito y al transporte se refunden en la Dirección General del Tránsito y Transportes. La misma ley señala a la anterior Dirección del Tránsito como Departamento de Inspección de Tránsito. Por ello y para que resultara concordante con la Ley de Tránsito vigente debería hablarse en el inciso a) de Director General de Tránsito y en el c) de Jefe del Departamento de Inspección de Tránsito.

Artículo 38:

Esta modificación es también inconveniente.

Todo el sistema de subvenciones y de exenciones de impuestos no se conceden cemente por razón de que se trate de un servicio público. Por tratarse de un beneficio fiscal a un concesionario que puede ser una persona física o jurídica organizada empresa o no, el interesado debe demostrar previamente si es acreedor a tales beneficios y presentar la justificación correspondiente.

El mismo legislador comparte esta preocupación al señalar al final del todo se conformará con la recomendación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y la decisión final que corresponde tomar al Ministerio de Hacienda.

¿Por qué entonces modificar una facultad que tiene el Poder Ejecutivo de ejercerla o no según las circunstancias propias de cada caso, y convertirla en un mandato, sea en una obligación del Estado? Estimamos que la reforma no es conveniente y se debe quedar el artículo en la misma forma y redacción

que tiene en la actualidad, opinión que también comparte el Ministerio de Hacienda.

Transitorio XII:

Este transitorio, tal como está redactado, es inconveniente por una serie de razones que se enumeran:

- a) Término de las concesiones.
- b) Concepto ¿óptimas condiciones de servicio con vehículos de seis años de antigüedad"?
- c) ¿Término "autobuses" abarca todo vehículo sujeto a concesión?
- d) ¿Sustitución de unidades como único requisito para extensión por siete años?
- e) Modificación a la ley no mejora la situación de caducidad de concesiones por el transcurso del término de éstas.
- f) ¿Transitorio de la ley No. 3503 o de la ley sometida al refrendo del Poder Ejecutivo?

a) Término de las concesiones:

El referido transitorio establece una norma general para todos los concesionarios transporte remunerado, como si todos ellos estuviesen dentro de las circunstancias vencimiento o caducidad de los derechos concedidos, ignorando que hay muchos que sus concesiones vigentes por varios años más. Es preciso dar una redacción distinta para no involucrar a quienes no tienen el problema inmediato y estipular el transitorio solamente para aquellos cuya concesión vence en el año 1975. Es claro que para que esa modalidad de prórroga funcione debidamente es necesario complementarla con la modificación del numeral correspondiente de la ley No. 3503, sobre lo cual se en el punto f).

Estas prórrogas de tipo general sin mayor estudio y sin mayores exigencias para su obtención casi siempre generan problemas en perjuicio del Estado y en definitiva el buen servicio de transporte de usuarios.

b) ¿óptimas condiciones de servicio con vehículos de seis años de antigüedad"?

El primer párrafo del transitorio es oscuro al indicar que las condiciones para considerar la prórroga de una concesión son: a) Que el concesionario esté "capacitado para mantener operando el servicio en óptimas condiciones"; b) "Que los autobuses no tengan más de seis años de antigüedad, durante todo el plazo de concesión".

Además, al exigir al concesionario prestar el servicio con unidades que tengan más de seis años de antigüedad durante todo el período de la concesión, plantea una situación hasta cierto punto engañosa para el empresario que puede creer que el servicio queda autorizado con esta clase de vehículos a través de todo el período de la concesión, cuando debe entenderse que en ningún momento podrá tener al servicio vehículos que tengan más de seis años, los cuales la ley descalifica a priori cuál es su estado de mantenimiento y conservación.

Por otra parte, un servicio de transporte remunerado de personas en vehículos que tengan seis años de antigüedad, nunca podrá ser un servicio "operado en óptimas condiciones". Todo lo anterior para demostrar que, en tanto se ponga en la ley requisitos que limiten o amplíen las condiciones específicas del servicio, según sea el Estado o el concesionario el que tenga que ver con ellas, se corre el riesgo de perjudicar más que favorecer la idea que se ha tenido para formular este transitorio. Por eso se considera preferible incluir en la ley disposiciones que faculten al Poder Ejecutivo a regular por vía de actos administrativos este tipo de autorizaciones, ampliaciones, prórrogas o condiciones de servicios públicos, máxime que corresponde a éste regular y controlar esta clase de servicios por ser típicamente administrativos.

c) ¿Término "autobús" abarca todo vehículo sujeto a concesión?:

Tanto el párrafo primero como el siguiente del transitorio, establecen requisitos y procedimientos para las concesiones de "autobuses" de servicio público ¿Es esto correcto?

Creemos que no. No lo es porque el servicio de transporte automotor remunerado se puede prestar en unidades diferentes a autobuses, que es un término exacto y determinativo para una clase de unidad de pasajeros. Por eso cuando se habla de servicios de esta naturaleza debe indicarse "vehículos" y no un solo tipo de ellos, pues se corre el riesgo de dejar por fuera a concesionarios que tienen los mismos derechos que los autobuseros: microbuses, camionetas, "jeeps" de servicio rural, etc. Evidentemente el transitorio dejó por fuera a estos concesionarios y a cualquier otro que no preste el servicio usando autobuses.

d) ¿Sustitución de unidades como único requisito para prorrogar la concesión?:

Este párrafo tiene dos elementos imposibles de admitir en el procedimiento administrativo regulador y contralor de los servicios públicos. Primero, se le otorga al concesionario un nuevo derecho, o se le prorroga el que actualmente tiene, únicamente con la condición de que sustituya sus unidades por otras nuevas, y deja de lado como aspectos sin mayor importancia elementos tan fundamentales dentro del servicio como son: eficiencia, capacidad, bases financieras de la empresa, mantenimiento, seguridad, higiene, terminales, estacionamientos, incumplimientos del concesionario durante el período, etc. Al parecer no se toma en cuenta estos factores y se corre el riesgo de pensar de que al Estado únicamente le interesa la sustitución de unidades, requisito muy importante, por cierto, pero que no lo es todo en este tipo de servicios. Segundo, y tan grave como el anterior, es que por vez primera los factores se invierten: la sola voluntad de un concesionario hace posible que su concesión se prorrogue por otros siete años y que ello esté condicionado a una notificación de él —del concesionario—, a la Comisión Técnica de Transportes. Es decir, el elemento que decide cuándo, cómo y por qué se le debe dar la concesión a un tercero particular, es el particular mismo y no el Estado. El Estado se entera de que la concesión fue prorrogada por una

notificación que le hace el mismo concesionario. Todo el instrumento jurídico-administrativo del Estado, de este modo se falsea. Ya el Estado a través de los órganos administrativos no es el que decide y el que regula, es el concesionario.

e) **Modificación a la ley no mejora en nada el actual sistema de prórrogas:**

La modificación remitida por la Asamblea en nada resuelve el problema del sistema de prórrogas, pues el sistema que se propone en el transitorio XII es similar a los que la ley No. 3503 contiene, y que es casualmente lo que ha generado todo este problema del transporte en el país.

El crear periódicamente un conflicto de intereses a nivel nacional y el igualar cada siete años a todos los concesionarios, sin importar la calidad de servicios que ha prestado, la cantidad de años que lleva prestándolo, el tiempo que ha transcurrido de la concesión, etc. es un pésimo sistema para el Estado y para los usuarios.

El procedimiento debe ser modificado a la mayor brevedad, al igual que se ha hecho ya en otras legislaciones con la aviación, el cabotaje, el transporte fluvial, tienen en sus leyes reguladoras articulados que permiten la prórroga a nivel administrativo de cada concesión cuando llega la fecha de su vencimiento, siempre que se sujeten a determinadas condiciones de interés público estipuladas en la misma ley y formalice el respectivo contrato-concesión que tanta falta hace en nuestro medio. Nada de eso se ha logrado con la modificación y dentro de siete años tendríamos de nuevo la presión general de los concesionarios sobre la Asamblea para que apresuradamente se le den otros siete años de prórroga, sin mayor regulación a favor del usuario y del Estado.

Por todo lo anterior es que este Poder Ejecutivo no comparte el criterio de la Asamblea Legislativa sobre la presente ley enviada para la homologación constitucional. Desde luego que compartimos el objetivo de mejorar los instrumentos jurídicos que sobre el transporte existen en el país, actualizándolos para que se pueda regular mejor; para que se preste un servicio más eficiente en beneficio directo del usuario y que a la vez depare una ganancia justa al concesionario, capaz de permitirle no solo pagar sus gastos, sino sustituir y mejorar su equipo e instalaciones durante todo el término de las concesiones; para lograr al final de cada concesión prórrogas con base en la calidad de los solicitantes y no por presiones de grupos de poder.

Por eso consideramos nuestro deber proponer a los señores Diputados un nuevo texto de acuerdo a las observaciones formuladas, con el propósito de que este quehacer legislativo pueda llenar su finalidad en bien del país y de sus ciudadanos.

Al devolver el Decreto Legislativo No. 5458 con observaciones y sin el refrendo constitucional conforme al artículo 126 de la Constitución Política, este Poder proponer el texto siguiente:

Artículo 1°. —Refórmense los artículos 14, 21 y 22 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores número 3503 de 10 de mayo de 1965 y sus reformas, los que se leerán así:

"Artículo 14. —Las concesiones son inembargables e intransferibles total o parcialmente. Se exceptúan de la anterior prohibición, lo estipulado en el artículo 11 de esta ley y las transferencias de los derechos concedidos por muerte del concesionario, siempre y cuando exista demostración fehaciente ante la vía que corresponda, de que la Comisión Técnica de Transportes aprueba y considera al o los herederos o representantes legales capaces de prestar el servicio eficaz y económicamente.

De comprobarse que no han sido cumplidas estas previsiones o se tratase de alguna forma directa o indirecta de actuar en contrario, la Comisión deberá caducar los respectivos derechos concedidos".

"Artículo 21. —El término de la concesión será el que señale la ley contrato concesión y se fijará tomando en cuenta el monto de la inversión y el plazo para amortizarlo obtener una ganancia justa; podrá ser de hasta siete años, pero podrá ser renovado si el concesionario ha cumplido a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones, y se ha comprometido formalmente a cumplir con las disposiciones que se establezcan conforme a la ley N° 3503".

"Artículo 22. —Para conocer, tramitar y resolver en primera instancia los asuntos referentes a las concesiones y permisos de servicio público el Poder Ejecutivo designará una Comisión Técnica de Transportes integrada en la forma siguiente:

- a) El Director de Tránsito y Transportes, quien presidirá.
- b) El Director de Inspección de Tránsito.
- c) Un abogado del Estado con experiencia en derecho administrativo.
- d) Un representante de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- e) Un representante del Ministerio de Economía, Industria y Comercio".

Artículo 2°- Esta ley es de orden público y rige a partir de su publicación.

Transitorio I.- Los actuales concesionarios que llegaren a tener caducos los derechos en razón del vencimiento del período de la respectiva concesión, podrá solicitar una prórroga o renovación de aquélla de conformidad con lo estipulado en esta ley y el cumplimiento de los requisitos que se establecen conforme a la ley N° 3503.

La solicitud de renovación deberá plantearse ante la Comisión Técnica de Transportes dentro del año anterior al vencimiento de la concesión. Se tramitará de conformidad con las formalidades y requisitos de la presente ley, pero deberá dársele preferencia a las cooperativas concesionarias de usuarios o de transportistas, que se hayan constituido o se constituyan para una mejor prestación del servicio.

Hemos querido lograr una fórmula aceptable para la Asamblea, que a la vez reúna los requisitos mínimos que estima la Administración debe contener cualquier extensión de términos contractuales y no sea en menoscabo de ninguno de los intereses en juego. Por eso, devolvemos sin el respectivo refrendo el anexo decreto legislativo, con el propósito de que sean oídas las

razones del Poder Ejecutivo, se incluyan en la ley y sea posible de este modo conjugar los intereses públicos y particulares en beneficio de la nación.

Somos de los señores Diputados, muy atentos servidores,

JOSE FIGUERES

El Ministro de Obras Públicas y Transportes,

RODOLFO SILVA V.

Artículo 1º.- Refórmense los artículos 14, 21 y 22 de la Ley reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, N° 3503 de 10 de mayo de 1965 y su reforma, los que se leerán así:

"Artículo 14.-Las concesiones son inembargables e intransferibles total o parcialmente. Se exceptúan de la anterior prohibición, lo estipulado en el artículo 11 de esta ley y las transferencias de los derechos concedidos por muerte del concesionario, siempre y cuando exista demostración fehaciente ante la vía que corresponda, de que la Comisión Técnica de Transportes aprueba y considera al o los herederos o representantes legales capaces de prestar el servicio eficaz y económicamente.

De comprobarse que no han sido cumplidas estas previsiones o se tratase de alguna forma directa o indirecta de actuar en contrario, la Comisión deberá caducar los respectivos derechos concedidos".

"Artículo 21.-El término de la concesión será el que señala el contrato-concesión y se fijará tomando en cuenta el monto de la inversión y el plazo para amortizarlo y obtener una ganancia justa; podrá ser de hasta siete años, pero podrá ser renovado si el concesionario ha cumplido a cabalidad con todas y cada una de sus obligaciones y se ha comprometido formalmente a cumplir con las disposiciones que se establezcan conforme a la ley N° 3503".

"Artículo 22.-Para conocer, tramitar y resolver en primera instancia los asuntos referentes a las concesiones y permisos de servicio público el Poder Ejecutivo designará una Comisión Técnica de Transportes integrada en la forma siguiente:

- a) El Director General de Tránsito y Transportes, quien la presidirá;
- b) El Director de Inspección de Tránsito;
- c) Un abogado del Estado con experiencia en derecho administrativo;
- d) Un representante de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; y
- e) Un representante del Ministerio de Economía, Industria y Comercio".

Artículo 2º.- Esta ley es de orden público y rige a partir de su publicación.

Transitorio. -Los actuales concesionarios que llegaran a tener caducos los derechos en razón del vencimiento del período de la respectiva concesión, podrán solicitar una prórroga o renovación de aquella de conformidad con lo estipulado en esta ley y el cumplimiento de los requisitos que se establezcan conforme a la ley N° 3503.

La solicitud de renovación deberá plantearse ante la Comisión Técnica de Transportes dentro del año anterior al vencimiento de la concesión. Se tramitará de conformidad con las formalidades y requisitos de la presente ley, pero deberá dársele preferencia a las cooperativas concesionarias de

usuarios o de transportistas, que se hayan constituido o se constituyan para una mejor prestación del servicio.

COMUNÍQUESE AL PODER EJECUTIVO

Anexo No. 2

Ley No. 72

Ley de la Contribución Territorial

Artículo 1°. - Se establece un impuesto general sobre la propiedad inmueble, que se denominará **CONTRIBUCIÓN TERRITORIAL**.

Artículo 2°. - Están sujetos a esta contribución, todos los terrenos y todos los edificios que se encuentren en la República, excepto:

- e) Las propiedades del Estado, de las Municipalidades y de las Juntas de Educación;
- f) Las propiedades destinadas a la enseñanza gratuita y a la beneficencia pública y los edificios destinados al culto, no debiendo entenderse como de éste, los oratorios y capillas de casas particulares;
- g) Los edificios destinados a oficinas de Legaciones Diplomáticas y las casas de habitación de los Ministros Extranjeros, que les sean propias, siempre que en el país respectivo se concedan iguales ventajas a las Legaciones y casas de habitación de los Ministros de Costa Rica; y
- h) Las propiedades exceptuadas por ley especial.

Artículo 3°. - El impuesto será sobre el valor común del terreno, de las construcciones fijas y permanentes y de las plantaciones estables que en él se encuentran formando parte integrante del inmueble.

Asimismo, el valor de todas las maquinarias y demás muebles que formen parte de un inmueble por ser necesarias para la explotación del negocio a que está destinado, deberá tomarse en cuenta junto con el del inmueble propiamente dicho para tasar el impuesto, aunque tales maquinarias o muebles puedan fácilmente separarse del inmueble.

(Así adicionado el párrafo anterior por el artículo 1° de la ley N° 17 del 22 de junio de 1922)

Artículo 4°. - Valor Común- en el sentido de esta ley- es el precio en que se vendería al contado un inmueble, sin tomar en cuenta el valor que para el dueño represente por afición o por interés personal, ni el valor especial que su posesión le dé al propietario por hallarse en él establecido alguna industria o comercio. La ventaja de una situación favorable en cualquier sentido sí forma expresamente parte del valor común.

Artículo 5°. - Todo propietario o poseedor a título de dueño, de alguno o algunos inmuebles, está obligado a declararlos cada año ante la oficina que con ese objeto se señale, manifestando su valor y todos los detalles que se relacionen con ellos. La declaración se hará por escrito, en la forma y en la época que establezca el Reglamento respectivo.

Artículo 6°. - Las declaraciones referentes a propiedades inscritas en el Registro de la Propiedad, se recabarán enviando las fórmulas oficiales a los dueños. Pero no libra de la obligación de declaración, ni del pago del impuesto, ni de las multas establecidas, el no recibir tales fórmulas. Tanto en este caso, como cuando se trata de propiedades o posesiones no inscritas en el Registro de la Propiedad, los dueños están obligados a presentar sus declaraciones espontáneamente, en la fórmula y fecha reglamentarias.

Artículo 7°. - Las declaraciones tendrán el valor y trascendencia de juramento. Las declaraciones fraudulentas serán consideradas como perjurio, con todas las consecuencias civiles y penales de este delito.

Se consideran fraudulentas las declaraciones que contengan falsedades maliciosas destinadas a obtener una disminución de la contribución debida.

Artículo 8°. - Las declaraciones serán revisadas por la Administración y sujetas a rectificación, conforme al Reglamento respectivo. La rectificación se hará con intervención de la parte interesada, siendo a cargo de ésta, la obligación de prueba en caso de divergencia.

Artículo 9°. - Sobre los datos declarados por el interesado, la Administración fijará provisionalmente el valor común- en el sentido de esta ley- de cada propiedad, y la tasaré para los efectos de la contribución de acuerdo con los artículos 11 y 12.

La Oficina de la Tributación Directa se ayudará para fijar el valor común de todas las propiedades declaradas, de peritos o valuadores cantonales, nombrados a propuesta de la Oficina por la Secretaría de Hacienda, los cuales quedan obligados a suministrar todos los datos referentes a un inmueble que sean necesarios para su mejor justiprecio. En caso de que el Poder Ejecutivo no considere necesario nombrar un perito o valuador por cada cantón, queda facultado para dividir el territorio de la República en tantos circuitos o circunscripciones como crea conveniente, para los efectos de esta ley

(Así adicionado el párrafo anterior por el artículo 1° de la ley N° 17 del 22 de junio de 1922)

Artículo 10.- Los dueños de inmuebles que, notificados por primera vez, no presenten en la fecha reglamentaria sus declaraciones, incurrirán en una multa de cinco a cincuenta colones por cada inmueble; los que a la segunda advertencia no lo verifiquen, serán tasados de oficio, sin lugar a reclamo. Tratándose de la ocultación de bienes no inscritos en el Registro, pagarán, cuando sean descubiertos, el duplo del impuesto ordinario, y todas las multas legales y administrativas sobre este duplo.

Artículo 11.- Sobre el valor común, fijado según los artículos anteriores de esta ley, el dueño pagará cada año la contribución, conforme a las siguientes reglas:

- III.) Todo inmueble destinado a los usos ordinarios, de habitación, para la industria o el comercio, para la agricultura, para la minería, que esté cultivado o se halle en explotación formal en cualquier sentido, pagará un cuarto por ciento anualmente;
- IV.) La obra muerta de la vía, los rieles y el lecho y las construcciones en que los rieles están tendidos, de ferrocarriles o tranvías u otras empresas parecidas, forman un inmueble en el sentido de esta ley

y pagan la tasa ordinaria del cuarto por ciento, cuando sean destinadas exclusiva o principalmente para el servicio privado de la empresa. Cuando éstas sean de servicio público, con sujeción incondicional a las leyes y a los reglamentos administrativos del país, pagarán la contribución a razón de un quinto por ciento anualmente. Los puentes de ferrocarril estarán exentos de contribución cuando sirvan a la vez para el tráfico del público, a pie, a caballo, o con carros y carretas. Para que esta excepción tenga lugar, no basta el simple permiso de la empresa, para el uso, sino que será necesario que el puente esté preparado debidamente para ello, ofreciendo toda comodidad y seguridad al tráfico.

(Nota de Sinalevi: Por el artículo 25 de la Ley de caminos (1921) del 24 de agosto de 1921, se estableció que el presente artículo queda reformado).

Artículo 12.-Los terrenos incultos se regirán por las siguientes disposiciones especiales:

a)-Los terrenos incultos estarán exentos del impuesto, cuando su total perteneciente a una sola persona, en todo el país, no pase de cien hectáreas;

b)-Si el total de propiedad inculta de una persona, física o moral, en toda la República, pasa de cien hectáreas, la contribución será pagada anualmente, con arreglo a la tarifa progresiva siguiente:

1/4 % sobre el valor de las primeras 250 hectáreas o fracción mayor de cien hectáreas;

1/2 % sobre el exceso de 250 hectáreas hasta 500 hectáreas;

3/4 % sobre el exceso de 500 hectáreas hasta 1,000 hectáreas.

1 % sobre el exceso de 1,000 hectáreas hasta 1,500 hectáreas.

1 1/4 % sobre el exceso de 1,500 hectáreas hasta 2,000 hectáreas.

1 1/2 % sobre el exceso de 2,000 hectáreas hasta 3,000 hectáreas.

1 3/4 % sobre el exceso de 3,000 hectáreas hasta 4,000 hectáreas.

2 % sobre el exceso de 4,000 hectáreas hasta 5,000 hectáreas.

2 1/2 % sobre el exceso de 5,000 hectáreas.

Cuando los terrenos incultos de un contribuyente tuvieren diferentes valores, el valor total de ellos se dividirá por el número de hectáreas, y el cociente que resulte será el valor medio que se tome como base para el cálculo de este impuesto. Para los efectos del artículo 24, se estará al valor dado a cada inmueble.

(Nota de Sinalevi: Por el artículo 25 de la Ley de caminos (1921) del 24 de agosto de 1921, se estableció que el presente artículo queda reformado).

Artículo 13.- Como terreno inculto será considerado todo el que se encuentre en estado natural, sin que su dueño, por sí, por arrendatarios o por colonos, haya emprendido trabajos de cultivo o de explotación formal. La simple apertura de carriles como linderos, no le quita el carácter de inculto, ni se considera como explotación en el sentido de esta ley la simple explotación de las maderas o el aprovechamiento de los tesoros naturales superficiales. La explotación sistemática y organizada con la ayuda de instalaciones mecánicas estables, como aserraderos, maquinaria minera u otras parecidas, sí puede ser admitida como aprovechamiento que le quita al terreno el carácter de inculto. La Administración decidirá, en cada caso, si haya lugar a ello, y fijará la extensión de terreno así calificable de explotado o de legítima reserva en el sentido del artículo catorce siguiente.

Artículo 14.- Los terrenos incultos que forman parte de una empresa agrícola, se considerarán como legítima reserva para futuros cultivos y están sujetos solamente al tipo general de la contribución, como si se hallasen en explotación debida, si su extensión no es mayor de la ya cultivada. No es necesario, para que gocen de esta ventaja, que la porción inculta forme un solo cuerpo con lo ya aprovechado sin interrupción, con tal de que entre sus puntos más aproximados no haya una distancia mayor de dos kilómetros.

Artículo 15.- Los terrenos incultos menores de cien hectáreas, no gozan de la exención del artículo 12, si están situados a una distancia menor de mil metros de una calle pública o de alguna estación de ferrocarril, a menos que se trate de bosques o lagos en las inmediaciones de los centros de población, por el interés higiénico que para éstos tiene la conservación de aquéllos.

Artículo 16.- Las sabanas naturales y las selvas de poca espesura, como se encuentran con frecuencia en las regiones del litoral del Pacífico, serán consideradas como cultivadas o aprovechadas, si están cercadas artificialmente de una manera fija y permanente. No se podrá alegar, para obtener esta ventaja, que no haya necesidad de cercas artificiales por existir cercas naturales, como ríos u otras semejantes.

Igualmente serán consideradas tales sabanas o selvas como aprovechadas en el sentido de esta ley, si se utilizan debidamente para la ganadería. Para que esta excepción favorezca al dueño o a la propiedad, será condición precisa que en ella se mantenga un número de ganado no menor de las dos terceras partes de lo que se considera normal en las circunstancias de la localidad, y en ningún caso menos de una cabeza por cada cinco hectáreas. No llenándose esta condición durante todo un año, el terreno será considerado como inculto, gravado según el artículo 12, en la parte no aprovechada, conforme a lo expuesto en el presente artículo.

Artículo 17.- El pago del impuesto se hará en cuatro cuotas trimestrales cada año, en la forma, en las fechas y en el lugar que determine el Reglamento correspondiente.

Artículo 18.- Por falta de pago puntual, el obligado incurrirá en una multa de cinco por ciento mensual hasta la fecha del efectivo pago.

Artículo 19.- La obligación de pagar esta contribución es una carga real, que pesa, con preferencia a todo otro gravamen, sobre el inmueble afectado, además de ser una deuda personal del dueño, con el privilegio establecido respectivamente en los artículos 993 y 1000 del Código Civil.

Artículo 20.-Cada cuota trimestral constituye para los efectos de la prescripción, una deuda distinta. La deuda se prescribe por diez años. El adquirente de buena fe, de un inmueble, responde por los impuestos de los dos años anteriores a la adquisición.

Artículo 21.-No habiendo sido pagadas cuatro cuotas trimestrales consecutivas, la Administración procederá al cobro forzoso y solicitará el remate público del inmueble. Para ello bastará la certificación de la falta de pago.

El remate se hará por la vía judicial y previa citación de los acreedores hipotecarios, si los hubiere.

En el juicio entablado para el cobro de impuestos directos, podrán ser sacados a remate las fincas que de ellos responden, con la base del valor declarado en la Oficina de Tributación Directa.

(Así adicionado el párrafo anterior por el artículo único de la ley N° 79 del 17 de julio de 1929)

Artículo 22.- Si el interesado no estuviere conforme con el avalúo o con la tasación, podrá reclamar en la forma y por los procedimientos que el respectivo Reglamento determine. Agotadas las instancias administrativas, cabe la vía judicial ordinaria, pero ésta no aplaza el pago de la contribución fijada en la última instancia administrativa.

Si se justificare el reclamo, se le devolverá al interesado lo que indebidamente hubiere pagado, junto con los intereses corrientes del caso y las costas procesales. Mas, si reclamo resultare infundado y manifiestamente temerario, el reclamante incurrirá en una multa igual al importe tasado.

Artículo 23.- El avalúo y la tasación definitivos, no perjudican el derecho del Estado para reclamar, cuando se descubra cualquier diferencia que se haya defraudado, salvo el caso de prescripción.

Si por cualquier motivo llegare a conocimiento de la Administración que una finca o fincas declaradas, han obtenido un mayor valor que el declarado por el propietario al ser traspasadas o hipotecadas a un tercero, la Oficina tendrá derecho a cobrar sobre este aumento el impuesto ordinario y las multas respectivas durante el último año, a menos que este aumento no exceda de un 20% del valor declarado. Pero si este mayor valor proviene de mejoras introducidas en el inmueble y éstas se mencionan en el documento en que se hace el traspaso o se constituye la hipoteca o para cualquier otro fin, la Oficina

sólo podrá tomarlo para seguir cobrando el impuesto de la fecha del anotado respectivo en adelante.

(Así adicionado el párrafo anterior por el artículo 1° de la ley N° 17 del 22 de junio de 1922)

Artículo 24.- Aun sin haberse decretado la expropiación por razones de interés público, el Estado tendrá el derecho de comprar cualquier inmueble al precio declarado por el dueño, con un veinte por ciento de aumento en concepto de diferencia entre el valor común y el valor de legítimo interés personal para el propietario. Esta compra podrá hacerla el Estado, sea para conservar la propiedad, sea para realizarla inmediatamente, debiendo notificarse esa resolución al interesado dentro del perentorio término de tres meses, a contar de la fecha de la declaración.

Artículo 25.- Artículo 25.- Todo notario o funcionario autorizado para caratular queda obligado, en las escrituras que sobre inmuebles se otorguen ante él, a imponer al adquirente de la hipoteca legal que sobre dichos inmuebles pesa por causa del impuesto que esta ley establece. La falta de esa advertencia hará incurrir al notario o cartulario en una multa de veinticinco colones por la primera vez, de cincuenta por la segunda y de cien colones por cada vez siguiente, y mientras no se compruebe el pago de tales multas, el omiso estará de hecho suspenso de sus funciones.

Artículo 26.- Artículo 26.- No se autorizará el en Registro de la Propiedad inscripción posterior alguna de los bienes inscritos, o la primera si se trata de no inscritos aún o de segregaciones, mientras no se demuestre haber sido satisfecho el impuesto correspondiente al trimestre último.

(Así reformado por el artículo 2° de la ley N° 17 de 22 de junio de 1922, que suprimió del presente artículo las palabras finales: "o corriente".)

Artículo 27.- Artículo 27.- Para los efectos del artículo anterior, todo título de propiedad, escritura o documento público en que se consigne el traspaso de una propiedad raíz por venta, cesión, cambio, donación, rescisión o herencia, así como la constitución de sociedades, capitulaciones matrimoniales separaciones de bienes, constitución o cancelación de hipotecas y arrendamientos de bienes inmuebles, deberá ser presentada original a la Oficina de Tributación Directa en donde se tomarán todas las referencias necesarias y se pondrá la razón de anotado; sin embargo, cuando se debieren impuestos o multas según las leyes vigentes, el oficial de la Tributación Directa lo hará constar en el documento; en este caso al ser presentado al registro Público, se tomará como defectuoso y no se inscribirá hasta tanto no se presente constancia auténtica de estar satisfecho lo adeudado; después de tres meses contados desde la fecha de presentación del documento al registro, si no se ha pagado lo debido, se tendrá por cancelada la inscripción del Diario.

(Así reformado por el artículo 3° de la ley N° 17 del 22 de junio de 1922)

Artículo 28.- En el caso de pertenecer una finca a varios condueños, cada uno de éstos pagará por separado el impuesto si es que sus derechos valen más de tres mil colones, o que sumando su valor junto con el de los otros bienes que haya declarado llegue o exceda de esa suma. Pero en ningún caso, un copropietario estará obligado a declarar los derechos que los demás tengan en el inmueble.

(Así reformado por el artículo 4° de la ley N° 17 del 22 de junio de 1922)

Artículo 29.- Artículo 29.-La totalidad del producto del impuesto territorial se destinará por el Poder Ejecutivo, única y exclusivamente, a la hechura, reparación y conservación de caminos y vías de comunicación.

La Ley vigente de Contribución para Caminos de 8 de agosto de 1898, y sus reformas de 9 de agosto de 1899, quedará derogada en la fecha que señale el Reglamento que dicte el Poder Ejecutivo para comenzar la recaudación y pago del impuesto territorial.

Artículo 30.- Queda a cargo del Poder Ejecutivo la mejora y composición de los caminos públicos, así de las carreteras nacionales como de los caminos cantonales y de distrito, debiendo procederse de conformidad con el Reglamento que al efecto se dicte.

Artículo 31.- El producto del impuesto creado aquí se llevará por la Tesorería Nacional, en cuenta separada, que se denominará "Fondo Territorial de Caminos"

De los productos netos, deducidos los gastos de recaudación del "Fondo Territorial de Caminos", sólo la Secretaría de Fomento podrá disponer y con la aplicación exclusiva a los gastos que demande la hechura, mejora, reparación y conservación de caminos y otras vías de comunicación, de acuerdo con el Reglamento que el Poder Ejecutivo dicte.

Artículo 32.- Esta ley comenzará a regir cuando esté, reglamentada su ejecución y en la fecha que señale el Poder Ejecutivo.

San José, a los dieciocho de diciembre de mil novecientos dieciséis.

Anexo No. 3

PROYECTOS DE LEY PRESENTADOS RELACIONADOS CON EL TEMA DEL TRANSPORTE 2006-2018

EXPED. N.º	NOMBRE	PROPONENTE	FECHA PRES.	COMISIÓN ASIGNADA	GACETA	ORIGEN DE INIC.	Situación actual
20.721	CREACIÓN DEL COMITÉ CANTONAL DE AUDITORÍA CIUDADANA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VIAL	ARCE SANCHO	27-02-18			PLN	PLENARIO PENDIENTE ASIGNACION COMISIÓN
20.667	DERECHOS DE LAS PERSONAS USUARIAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PERSONAS	MORA C. ARAYA SIBAJA	21-12-17			PFA	PLENARIO PENDIENTE ASIGNACION COMISIÓN
20.647	REFORMA A LOS ARTÍCULOS 1 Y 25 Y ADICIÓN DEL ARTÍCULO 1 BIS A LA LEY N° 3503, LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, DEL 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS	GUERRERO C. MADRIGAL F. VARGAS ROJAS	11-12-17	JURIDICOS	50 16/03/2018	VARIOS DIPUTADOS	COMISIÓN JURIDICOS Lugar N°63

20.625	ADICIÓN DE UN NUEVO ARTÍCULO TRANSITORIO XI A LA LEY N° 7969 LEY REGULADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS EN LA MODALIDAD DE TAXI	GONZALEZ ULLOA	30-11-17			PLN	ARCHIVO Para traslado a comisión
20.570	LEY PARA EL USO DE MATERIALES RECICLADOS EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL (LEY DE PAVIMENTOS RECICLADOS)	ARCE SANCHO	01-11-17	ECONOM.	225 ALC.285 28-11-17	PLN	COMISIÓN ECONÓMICOS Lugar N°40
20.518	LEY DE EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE OBJETO, PRINCIPIOS Y NATURALEZA DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE	DIAZ QUINTANA ALFARO JIMENEZ, GUEVARA GUTH	12-09-17	ECONOM.	191 ALC.243 10-10-17	PML	COMISIÓN ECONÓMICOS
20.507	MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 92 INCISO B APARTADO I Y EL ARTÍCULO 217, Y CREACIÓN DEL ARTÍCULO 92 BIS, DE LA LEY N° 9078, LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL	JIMENEZ SUCCAR	04-09-17	GOBIERNO Y ADMIN.	180 ALC.228 22-09-17	PLN	COMISIÓN JURIDICOS
20.487	APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FRANCESA SOBRE SERVICIOS AÉREOS	PODER EJECUTIVO	09-08-17			PODER EJECUTIVO	ARCHIVO Para traslado a comisión

20.481	LEY DE GENERACIÓN DISTRIBUIDA CON FUENTES RENOVALBLES	VARIOS DIPUTADOS	08-08-17	AMBIENTE	180 ALC.228 22-09-17	VARIOS DIPUTADOS	COMISIÓN AMBIENTE Lugar N°34
20.473	INVESTIGACIÓN A LAS ESPECIFICACIONES GENERALES, SUPERVISIÓN Y DISEÑO QUE SE LE DIERON AL CONTRATISTA PARA LA OBRA VIAL CONOCIDA COMO LA PUNTA NORTE DE LA CARRETERA A SAN CARLOS. SE LLAME A COMPARECER A LOS JERARCAS DE LAS INSTITUCIONES: -MINISTRO DE TRANSPORTES -CONSEJO DIRECTIVO DEL CONAVI - REPRESENTANTES DEL CONSORCIO ESPAÑOL APCA-CEINSA-TRAGSATEC -UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO	PLENARIO	20-07-17	CONTROL INGRESO Y GASTO PUBLICO		PLENARIO	CONTROL INGRESO Y GASTO PUBLICO Lugar N°21
20.452	EMISIÓN DE TÍTULOS VALORES EN EL MERCADO INTERNACIONAL PARA CONSTRUCCIÓN DEL TREN ELECTRICO Y MEDIDAS COMPLEMENTARIAS	MONGE SALAS	06-07-17	SOCIALES	148 ALC.192 07-08-17	PLN	COMISIÓN SOCIALES
20.432	REFORMA A LOS ARTÍCULOS 98, 144, 145 Y 146 DE LA LEY N° 9078, LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL	VARIOS DIPUTADOS	28-06-17	JURIDICOS	148 ALC.190 07-08-17	VARIOS DIPUTADOS	COMISIÓN JURÍDICOS Lugar N°58

20.382	LEY DE BIOCOMBUSTIBLES Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS, NO CONVENCIONALES, RENOVABLES Y LIMPIOS	CAMBRONERO ARGUEDAS	18-05-17	AGROPEC.	118 ALC.150 22-06-17	PAC	COMISIÓN AGROPECUARIOS Lugar N°11
20.330	LEY DE REORDENAMIENTO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE, DEROGATORIA DE LOS CONSEJOS DEL MOPT	CAMACHO LEIVA	04-04-17	ECONOM.	116 ALC.147 20-06-17	PFA	COMISIÓN ECONÓMICOS
20.329	LEY DE REFORMA DE LA LEY DE INSTALACIÓN DE ESTACIONÓMETROS (PARQUÍMETROS) N° 3580 DE 13 DE NOVIEMBRE DE 1965	MONGE SALAS RAMIREZ Z.	04-04-17	SOCIALES	118 ALC.150 22-06-17	VIARIOS DIPUTADOS	COMISIÓN SOCIALES
20.313	LEY DE FINANCIAMIENTO DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES (INCOFER)	REDONDO Q. CAMACHO L. JIMENEZ VA. Y OTROS	15-03-17	JURIDICOS	62 ALC.69 28-03-17	VIARIOS DIPUTADOS	COMISIÓN JURÍDICOS
20.263	MODIFICACIÓN PARCIAL A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, LEY 9078, DEL 26 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS	ORTIZ F. VARGAS C. RODRIGUEZ A. VARGAS R.	13-02-17	ECONOM.	40 ALC.42 24-02-17	PUSC	COMISIÓN AGROPECUARIOS Lugar N° 7
20.171	LEY MARCO DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE DE PERSONAS	VIARIOS DIPUTADOS	21-11-16	GOBIERNO Y ADMIN.	37 ALC.38 21-02-17	VIARIOS DIPUTADOS	COMISIÓN AMBIENTE Lugar N°26

20.106	REFORMA DEL ARTÍCULO 91 DE LA LEY N° 9078 DE 18 DE SETIEMBRE DE 2012, LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL Y SUS REFORMAS	GUEVARA G. DIAZ Q. ALFARO JIMENEZ	19-09-16	JURIDICOS	198 ALC.220 14-10-16	PML	COMISIÓN JURÍDICOS
20.104	REFORMA PARCIAL DE LA LEY N° 9078, LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRES-TRES Y SEGURIDAD VIAL PARA LA PROMOCIÓN DE MEDIOS DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA	VARIOS DIPTUADOS	19-09-16	GOBIERNO Y ADMIN.	198 ALC.220 14-10-16	VARIOS DIPUTADOS	COMISIÓN GOBIERNO Y ADMIN. Lugar N° 17
20.030	ELIMINACIÓN DE LA DESCONCENTRACIÓN MÁXIMA DE LOS CONSEJOS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	GUEVARA GUTH	06-07-16	C.E. REF. SISTEMA POLITICO	172 07-09-16	PML	COMISIÓN ESPECIAL 19223 Lugar N°11
19.993	LEY PARA AGILIZAR LA EJECUCIÓN DE OBRAS PRIORITARIAS EN INFRAESTRUCTURA VIAL	REDONDO POVEDA	08-06-16	ECONOM.	142 ALC.129 22-07-16	PADC	COMISIÓN ECONÓMICOS Lugar 20
19.910	LEY DE INTERPRETACIÓN AUTÉNTICA DE LOS TRANSITORIOS 1, 11 Y 11 I DE LA LEY N° 8955, REFORMA DE LA LEY N° 3284, CÓDIGO DE COMERCIO, 30 DE ABRIL DE 1964, Y DE LA LEY N° 7969, LEY REGULADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN	RODRIGUEZ ARAYA	14-03-16	GOBIERNO Y ADMIN.	126 ALC.109 30-06-16	PUSC	COMISIÓN GOBIERNO Y ADMIN

	VEHÍCULOS EN LA MODALIDAD DE TAXI, DE 22 DE DICIEMBRE DE 1999						
19.900	LEY DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y DE CREACIÓN DEL INSTITUTO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL	PODER EJECUTIVO	08-03-16	ECONOM.	72 ALC.57 15-04-16	PODER EJECUTIVO	COMISIÓN ECONÓMICOS
19.899	ADICIÓN DEL ARTÍCULO 2 BIS, ARTÍCULO 2 TER, Y ARTÍCULO 2 QUÁTER A LA LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS, N° 5060 DEL 22 DE AGOSTO DE 1972	PODER EJECUTIVO	08-03-16	ECONOM.	72 ALC.57 15-04-16	PODER EJECUTIVO	COMISIÓN ECONÓMICOS Lugar N°15
19.832	LEY DE CONVERSIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD EN LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD	CAMBRONER O ARGUEDAS	16-12-15	ECONOM.	142 ALC.129 22-07-16	PAC	COMISIÓN ECONÓMICOS
19.804	ELIMINACIÓN DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE MOTOCICLETAS, REDUCCIÓN DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS Y CAMBIO DE LA METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE ESE IMPUESTO	GUEVARA G. QUINTANA D.	26-11-15	HACEND.	129 05-07-16	PML	COMISIÓN HACENDARIOS
19.766	APROBACIÓN DEL PROTOCOLO DE MODIFICACIÓN AL ACUERDO CENTROAMERICANO SOBRE SEÑALES VIALES UNIFORMES SUSCRITO EN EL AÑO 2002 Y RATIFICACIÓN DE LA	PODER EJECUTIVO	09-11-15	RELACION. INTERNAC.	113 13-06-16	PODER EJECUTIVO	PLENARIO

	ACTUALIZACIÓN DE SU ANEXO "MANUAL CENTROAMERICANO DE DISPOSITIVOS UNIFORMES PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO, AÑO 2014", APROBADO POR EL CONSEJO SECTORIAL DE MINISTROS DE TRANSPORTES DE CENTROAMERICA (COMITRAN), SEGÚN RESOLUCIÓN N° 02-2014 (COMITRAN XXXIII), EMITIDA EL 14 DE AGOSTO DEL 2014						
19.712	LEY PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD SOCIAL DE LOS CONDUCTORES DEL SERVICIO ESPECIAL ESTABLE DE TAXI	PODER EJECUTIVO	22-09-15	JURIDICOS	201 ALC.81 16-10-15	PODER EJECUTIVO	COMISIÓN JURIDÍCOS
19.695	LEY PARA LIBERALIZAR EL SERVICIO DEL TRANSPORTE EN LAS MODALIDADES DE TAXI Y SEETAXI PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE A LOS USUARIOS	GUEVARA GUTH	25-08-15	ECONOM.	201 ALC.81 16-10-15	PML	COMISIÓN ECONÓMICOS
19.648	LEY PARA EL DESCONGESTIONAMIENTO VIAL POR MEDIO DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO MUNICIPAL Y REFORMAS A VARIOS ARTÍCULOS DE LA LEY 9078 LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL	ALVAREZ DESANTI	09-07-15	JURIDICOS	159 Alc.65 17-08-15	PLN	COMISIÓN JURIDÍCOS

19.623	LEY DE EXONERACIÓN DEL PAGO DE TARIFA EN TRANSPORTE PÚBLICO MODALIDAD AUTOBUS A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y REFORMA AL INCISO B) DEL ARTÍCULO 33 DE LA LEY 3503, LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE 10 MAYO 1965	LÓPEZ OSCAR Y OTROS DIPUTADOS	16-06-15	C.E. N.º19.181	154 10-08-15	VARIOS DIPUTADOS	PLENARIO Lugar N° 153
19.612	REFORMA A VARIOS ARTÍCULOS DE LA LEY 7969 LEY REGULADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS EN LA MODALIDAD DE TAXI Y OTRAS; PARA SU APERTURA A SERVICIO COLECTIVO	ALVAREZ DESANTI	08-06-15	JURIDICOS	129 ALC.53 06-07-15	PLN	COMISIÓN JURIDÍCOS
19.551	MODIFICACIÓN A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, N° 9078, PARA MEJORAR LOS CONTROLES Y LA EFECTIVIDAD DEL SISTEMA DE ESTACIONES DE PESAJE PARA LOS VEHÍCULOS DE CARGA	PODER EJECUTIVO	23-04-15	JURIDICOS	126 ALC. 49 01-07-15	PODER EJECUTIVO	COMISIÓN JURIDÍCOS
19.550	REFORMA PARCIAL A LA LEY N° 7717 DL 04 DE NOVIEMBRE DE 1997 LEY REGULADORA DE ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS	PODER EJECUTIVO	23-04-15	GOBIERNO Y ADMIN,	92 ALC.105 17-05-17	PODER EJECUTIVO	PLENARIO

19.548	LEY QUE PROMOVERA LA CULTURA CICLISTICA Y LA INTERMODALIDAD EN EL TRANSPORTE PUBLICO	GARRO SÁNCHEZ ARAYA SIBAJA RAMIREZ AGUILAR	22-04-15	AMBIENTE	126 01-07-15	VARIOS DIPUTADOS	PLENARIO
19.495	INCENTIVO A LA IMPORTACIÓN Y USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS NUEVOS	GUEVARA G. DIAZ QUINTANA	10-03-15	ECONOM.	129 ALC.53 06-07-15	PML	COMISIÓN ECONÓMICOS
19.478	LEY DE DESARROLLO DE OBRA PÚBLICA CORREDOR VIAL SAN JOSÉ-HEREDIA MEDIANTE FIDEICOMISO	VARIOS DIPUTADOS	19-02-15	C.E. N.º19.203	117 ALC.44 18-06-15	VARIOS DIPUTADOS	PLENARIO
19.466	REFORMA AL ARTÍCULO 196 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS Y SEGURIDAD VIAL LEY N° 9078	VARGAS CORRALES	10-02-15	ECONOM.	117 ALC.44 18-06-15	PUSC	COMISIÓN ECONÓMICOS Lugar N°8
19.445	LEY PARA AUTORIZAR A LA FUERZA PÚBLICA A COMPLEMENTAR EL TRABAJO DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO EN EL CONTROL Y LA VIGILANCIA VEHICULAR	ALVARADO MUÑOZ	19-12-14	GOBIERNO Y ADMIN.	127 02-07-15	PRN	PLENARIO Lugar N°7
19.402	REFORMA DEL ARTÍCULO 168 DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL LEY N° 9078, DE 26	VARIOS DIPUTADOS	11-11-14	GOBIERNO Y ADMINIS.	235 05-12-14	VARIOS DIPUTADOS	COMISIÓN JURIDÍCOS

	DE OCTUBRE DE 2012, Y SUS REFORMAS						
19.270	LEY PARA ERRADICAR EL CONSUMO DE ALCOHOL EN LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS AUTOMOTORES	ALVARADO MUÑOZ	19-08-14	SOCIALES	189 ALC.51 02-10-14	PRN	COMISIÓN JUVENTUD, NIÑEZ Y ADOLESCENCIA Lugar N°3
19.252	LEY DE CONVERSION DEL CONSEJO DE TRANSPORTE PUBLICO EN LA DIRECCION DE TRANSPORTE PUBLICO	VARIOS DIPUTADOS	04-08-14	ECONOM.	189 ALC.51 02-10-14	PUSC	PLENARIO
19.159	LEY DE FIDEICOMISO DE OBRA PUBLICA, PARA REHABILITACION, AMPLIACION Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA NACIONAL N.°32 ENTRE EL ESTADIO RICARDO SAPRISSA Y EL CRUCE DE RIO FRIO O LA CONSTRUCCION DE UNA RUTA ALTERNA	VASQUEZ CASTRO	10-06-14	GOB. Y ADMIN.	124 ALC.32 30-06-14	PUSC	COMISIÓN ESPECIAL 19789 Lugar N°1
19.079	AMPLIACION DEL PLAZO DEL TRANSITORIO X DE LA LEY DE TRANSITO POR VIAS PUBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, LEY N.°9078 DEL 4 DE OCTUBRE DEL AÑO 2012 Y SUS REFORMAS	VARIOS DIPUTADOS	10-04-14	DISPENSA DE TODO TRAMITE		VARIOS DIPUTADOS	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
19.078	REFORMA A VARIOS ARTICULOS DE LEY REGULADORA DEL SERVICIO PUBLICO DE	ALFARO MURILLO	10-04-14	JURIDIC.	117	PML	ARCHIVO

	TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHICULOS EN LA MODALIDAD DE TAXI LEY N.º7969 Y SUS REFORMAS				17-06-14		Vencimiento plazo cuatrienal
19.015	REFORMA AL TRANSITORIO III DE LA LEY N.º8955, REFORMA LA LEY N.º3284 CÓDIGO DE COMERCIO, DEL 30 DE ABRIL DE 1964, Y LA LEY N.º7969 LEY REGULADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS EN LA MODALIDAD DE TAXI DEL 22 DE DICIEMBRE DE 1999	ALFARO MURILLO	18-12-13	JURIDICOS	126 ALC.49 01-07-15	PML	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
19.014	REFORMA AL TRANSITORIO I DE LA LEY N.º8955, REFORMA LA LEY N.º3284 "CÓDIGO DE COMERCIO", DEL 30 DE ABRIL DE 1964 Y LA LEY N.º7969 "LEY REGULADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS EN LA MODALIDAD DE TAXI DEL 22 DE DICIEMBRE DE 1999"	ALFARO MURILLO	18-12-13	JURIDICOS	126 ALC.49 01-07-15	PML	COMISIÓN JURÍDICOS
18.988	REFORMA AL ARTÍCULO 2 DE LA LEY N.º8955, REFORMA DE LA LEY N.º3284, CÓDIGO DE COMERCIO DE 30 DE ABRIL DE 1964, Y DE LA LEY N.º7969, LEY REGULADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE	VARIOS DIPTUADOS	25-11-13			VARIOS DIPUTAD.	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal

	PERSONAS EN VEHÍCULOS EN LA MODALIDAD DE TAXI, DE 22 DE DICIEMBRE DE 1999						
18.982	CREACION DE FIDEICOMISO PARA BRINDAR EL FINANCIAMIENTO A PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y CARGA PESADA PARA LA CONVERSIÓN DEL SISTEMA DE COMBUSTIÓN DE GASOLINA O DIESEL A GAS LICUADO DE PETRÓLEO, GAS NATURAL O CUALQUIER COM-BUSTIBLE DE GASES GASEO-SOS Y ENERGÍAS LIMPIAS.	ROJAS SEGURA	19-11-13			PLN	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
18.879	REFORMAS A LAS LEYES DE CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD Y DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, A LA LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS, A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL Y A LA LEY ORGANICA DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN PUBLICA, PARA MEJORAR LA EFICIENCIA E INTERVENCIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL COSTARRICENSE Y REORGANIZAR EL MOPT PARA PROCURAR SU EFICIENCIA COMPETENCIAL	PODER EJECUTIVO	20-08-13	ECONOM.	179 18-09-13	PODER EJECUT.	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal

18.635	LEY QUE AGILIZA EL TRÁMITE DE REBAJA EN EL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES	PODER EJECUTIVO	01-11-12	HACEND.	228 ALC. 189 26-11-12	PODER EJECUT.	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
18.621	REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 120 Y 147 Y DEROGATORIA DEL ARTÍCULO 124 DE LA LEY DE TRANSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, LEY N.º9078, DE 18 DE SETIEMBRE DE 2012	VILLALTA FLOREZ-ESTRADA	25-10-12	JURIDICOS	230 ALC. 191 28-11-12	PFA	COMISIÓN JURÍDICOS Lugar N°4
18.416	ADICION DE UN INCISO F) AL ARTICULO 17 DE LA LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHICULOS AUTOMOTORES, N.º3503 DEL 10 DE MAYO DE 1965 Y SUS REFORMAS	VILLALTA FLOREZ-ESTRADA	29-03-12		135 Alc. Dig. N.º93 12-07-12	PFA	PLENARIO
18.301	TRÁMITE DE APROBACIÓN LEGISLATIVA DEL CONTRATO DE PRESTAMO DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIO PÚBLICO PARA EL DISEÑO, FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCION, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES DE MOIN (TCM)	VARIOS DIPUTADOS	31-10-11	JURIDICOS	132 09-07-12	VARIOS DIPUTAD.	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.767	LEY DE CREACIÓN DE LA EMPRESA REGIONAL DE INTEGRACIÓN DE SERVICIOS DE ALAJUELA (ERISA S.A.)	ROJAS VALERIO	16-06-10	ASUNTOS MUNICIP.	156 12-08-10	PUSC	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal

17.683	FORTALECIMIENTO DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL MEDIO AMBIENTAL Y DESARROLLO DE GESTIONES DE CALIDAD	SANCHEZ SIBAJA	27-04-10	C.E. AMBIENTE	199 13-10-10	PUSC	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.675	REFORMA A LA LEY N.º7331 LEY DE TRANSITO POR VIAS PUBLICAS TERRESTRES, SUS REFORMAS Y NORMAS CONEXAS	CHACON ECHEVERRIA	15-05-10			PUSC	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.630	LEY QUE MODIFICA EL ARTI-CULO 21 DE LA LEY 3503: LEY REGULADORA DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS VEHICULOS AUTOMOTORES	VENEGAS PORRAS	21-12-09	GOBIERNO Y ADMIN.	201 ALC.158 18-10-12	PUSC	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.485	REFORMA A VARIOS ARTICULOS DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PUBICAS TERRESTRES, N.º7331 Y SUS REFORMAS	VARIOS DIPUTADOS	13-08-09	C.E. N.º17.538	197 09-10-9	VARIOS DIPUTAD.	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.478	MANTENIMIENTO DE VÍAS FÉRREAS	VON HEROLD DUARTE	11-08-09	GOBIERNO Y ADMINIS.	204 21-10-09	PLN	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.406	LEY DE PROMOCIÓN DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES	BALLESTERO VARGAS	04-06-09	C.E. AMBIENTE	148 31-07-09	PLN	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.372	LEY PARA REGULAR EL SERVICIO DE OPERADORES DE TRANSPORTE PRIVADO DE PERSONAS	MORA MORA MÉNDEZ Z.	14-05-09	C.E	119 22-06-09	VARIOS DIPUTAD.	ARCHIVO

		JIMENEZ R. QUIRÓS CONEJO Y OTROS					Vencimiento plazo cuatrienal
17.347	ADICIÓN DEL INCISO C) AL ARTÍCULO 33 DE LA LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, N.º3503	LÓPEZ ARIAS	27-0409	JURIDICOS	127 02-07-09	PASE	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.200	LEY PARA LA UNIVERSALIZACIÓN Y DEMOCRATIZACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS TAXIS	NÚÑEZ ARIAS	20-10-08	SOCIALES	235 04-12-08	PML	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.152	COMISION ESPECIAL QUE CONOCERÀ Y DICTAMINARÀ EL PROYECTO DE LEY "LEY PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL ALZA DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN EL TRANSPORTE PUBLICO, EXPEDIENTE LEGISLATIVO N.º17.132	PLENARÍO	01-09-08	COMISION ESPECIAL N.º17.152		PLENARÍO	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
17.132	LEY PARA REDUCIR EL IMPACTO DEL ALZA DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN EL TRANSPORTE PUBLICO	PODER EJECUTIVO	11-08-08	C.E. N.º17.132	172 05-09-08	PODER EJECUT.	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal

17.067	MODIFICACIÓN DEL IMPUESTO ÚNICO A LOS COMBUSTIBLES Y CREACIÓN DE UNA CARGA IMPOSITIVA ADICIONAL A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS DIESEL	PODER EJECUTIVO	24-06-08	HACENDAR	129 04-07-08	PODER EJECUTIVO	ARCHIVO Vencimiento plazo cuatrienal
16.372	LEY DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO	BARRANTES CASTRO	18-09-06	C.E. TURISMO	210 02-11-06	PML	PLENA PRIMERA

Elaborado por Martha Mora, Unidad de Análisis de la Gestión Parlamentaria, Departamento de Servicios Parlamentarios. - 05-06-2018